338Т9
С-42

СУЭЗСКІЙ КАНАЛЪ

и

ЕГО ЗНАЧЕНІЕ

для

РУССКОЙ ТОРГОВЛИ.

К. СКАЛЬКОВСКАГО.

54136 II)

РАЙОННО-ЦЕНТРАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
г. ТЮМЕНЬ

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
1870.

ТИПОГРАФІЯ ТОВАРИЩЕСТВА «ОБЩЕСТВЕННАЯ ПОЛЬЗА»,
по Мойкѣ, № 3.

№ 54136

возникали родное село и жизнь, какую он мог бы вести там. В селе он был бы первым из первых, а кто он здесь в ряду стотысячников, полумиллионеров, миллионеров Мелочь, задворки. Что значит его ум, раз к нему не пр ложены сотни тысяч рублей? Пройди-ка он здесь хотя в верхушку городской думы! Осади назад! Ему д церковным старостой своего прихода стать нелегко наплевать, конечно. Экая честь — с попами да пер возиться! Этого он добиваться не станет.

Воскобойников зубами зажимал кончик бороды, головой и однажды решил: если к сорока пяти го жизни фабрика не пойдет в гору, он продаст е бо́льшую часть дома внаем, переедет в село и, силы, наладит более прибыльное, чем фабрика, ставит его так, что мужики, в случае че по ветру, как пустили в революци Воскобойников все ценно доме, а уж насчет железными

ГОСУДАРСТВЕННАЯ БИБЛИОТЕКА

РАЙОННО-ЦЕНТРАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
г. ТЮМЕНЬ

СУЭЗСКІЙ КАНАЛЪ.

К. Скальковскаго

3 8 Т 9
с. 42
П 81
IV - 84

СУЭЗСКІЙ КАНАЛЪ

и

ЕГО ЗНАЧЕНІЕ ДЛЯ

РУССКОЙ ТОРГОВЛИ.

К. Скальковскаго.

инв. № 54136
П—89
Районно-Центральная Библиотека г. Тюмень
Библиотека Тюменской Прикаспийской Комиссии

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.
1870.
ТИПОГРАФІЯ ТОВАРИЩЕСТВА «ОБЩЕСТВЕННАЯ ПОЛЬЗА»,
по Мойкѣ, № 5.

у. 1 р.

N.L.

Imp. 42130

РАЙОННО-ЦЕНТРАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА г. Тюмень.

СОДЕРЖАНІЕ.

стр.

Предисловіе I
Историческій очеркъ суэзскаго канала 1
Описаніе канала 11
Гидрографія канала 22
Учрежденія, связанныя съ новымъ путемъ: транзитъ и перевозка . 30
Таможни, карантины 34
Доки, склады. 35
Желѣзныя дороги, телеграфы 39
Пароходныя сообщенія 43
Страхованіе, агенты, консула 50
Монета, вѣсъ, мѣры, вексельная операція. 51
Труды международной коммиссіи. Настоящее положеніе канала и значеніе его какъ акціонернаго предпріятія 56
Будущее канала, отношеніе его къ Австраліи и панамскому каналу 69
Преимущества новаго торговаго пути для Европы и Россіи, сравнительно съ прежнимъ путемъ. 71
Расходы по перевозкѣ грузовъ по новому пути. 81
Торговля Египта 92
Красное море, вопросъ о плаваніи по немъ парусныхъ судовъ и современное значеніе паровaго флота 118
О судахъ, плавающихъ по новому пути. 134
Порты Краснаго моря, африканскіе и аравійскіе и ихъ торговля. 139
Торговля Персидскаго и Оманскаго заливовъ 150
О сухопутномъ транзитѣ въ Индію 152
Торговля Остъ-Индіи по отношенію къ суэзскому каналу 160
Бомбей и Куррачи 167
Очеркъ торговли разныхъ азіатскихъ и африканскихъ государствъ. 197
Торговля Китая 203
О товарахъ привозныхъ и отпускныхъ, торговля которыми имѣетъ значеніе для Россіи, въ виду суэзскаго канала. 220
О товарахъ, усиленіе привоза которыхъ поканалу представляетъ конкуренцію русской торговлѣ. 276
Мѣры для развитія русской торговли по новому пути 295
Заключеніе 315

РАЙОННО-ЦЕНТРАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
г. ТЮМЕНЬ.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Комитетъ Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, имѣя въ виду послѣдствія, которыя могутъ произойти для торговли Россіи и въ особенности для портовъ Чернаго и Азовскаго морей отъ открытія суэзскаго канала, сближающаго вдвое Европу съ весьма важными рынками Аравіи, Остъ-Индіи, Индѣйскаго архипелага. Китая, Японіи и Австраліи, счелъ необходимыхъ, прежде какихъ либо разсужденій о положеніи, въ какое должно стать наше коммерческое сословіе къ этому вопросу, командировать одного изъ своихъ членовъ къ торжественному открытію суэзскаго канала, съ цѣлью ознакомленія съ дѣйствительнымъ положеніемъ работъ на каналѣ, цѣнностью провоза и др. условіями новаго пути, и избрать изъ лицъ, близко знакомыхъ съ торговлею китайскими и остъиндскими товарами, коммиссію для составленія программы лицу, командируемому Обществомъ на Суэзъ.

Выборъ Комитета палъ на меня и я получилъ лестное порученіе Общества какъ по собранію свѣдѣній, такъ и быть его представителемъ при поднесеніи поздравительнаго адреса Всемірной компаніи для сооруженія суэзскаго канала, по случаю торжественнаго открытія движенія судовъ по каналу 5 ноября 1869 года.

Особая коммиссія выработала мнѣ необходимую программу тѣхъ вопросовъ, отвѣты на которые я долженъ былъ собрать на мѣстѣ. Комитетъ Общества обратился, кромѣ того, къ г. Министру Финансовъ и въ Правленіе Русскаго Обще-

ства Пароходства и Торговли съ просьбою оказать свое содѣйствіе задуманному Обществомъ порученію.

Господинъ Министръ Финансовъ отнесся съ полнымъ сочувствіемъ къ желанію Общества и исходатайствовалъ Высочайшее повелѣніе о командированіи моемъ на три мѣсяца въ Турцію и Египетъ. Правленіе Русскаго Общества Пароходства и Торговли, давно интересовавшееся вопросомъ о суэзскомъ каналѣ, обязательно предложило мнѣ даровой проѣздъ на своихъ пароходахъ, всѣ свѣдѣнія и матеріалы, имѣющіеся въ его распоряженіи.

Русскій генеральный консулъ въ Египтѣ доставилъ мнѣ приглашеніе Вице-Короля, за подписью министра иностранныхъ дѣлъ Нубара-Паши, быть его гостемъ и присутствовать на всѣхъ торжествахъ при открытіи канала. Кромѣ того, благодаря обязательности разныхъ лицъ, я имѣлъ случай познакомиться со многими людьми, близко знакомыми съ интересами, поднятыми устройствомъ новаго пути. Было бы долго перечислять всѣхъ, съ кѣмъ я говорилъ и отъ кого пользовался свѣдѣніями и совѣтами по столь важному дѣлу, но считаю своимъ долгомъ выразить искреннюю признательность за содѣйствіе и готовность служить полезному дѣлу.

Въ Россіи: директору распорядителю Русскаго Общества Пароходства и Торговли Н. М. Чихачеву и служащимъ въ томъ же обществѣ Я. И. Коростовцеву и Ф. И. Бларамбергу, одесскому городскому головѣ Н. А. Новосельскому одесскому гофъ-маклеру С. Бернштейну, начальнику одесскаго таможеннаго округа С. Н. Мордвинову, директору коммерческаго училища Р. В. Орбинскому, секретарю Отдѣленія Коммерческаго Совѣта Г. М Богданову, секретарю Общества сельскаго хозяйства южной Россіи П. П. Сокальскому,

херсонскому губернскому механику С. А. Пахомову, одесскимъ негоціантамъ А. Я. Новикову и П. А. Посохову.

Въ Египтѣ: творцу канала Ф. де Лессепсу, служащимъ во всемірной компаніи суэзскаго канала: Ж. Гишару, Ларошу, О. Ритту, Ф. Брару, Т. Молодецкому, М. Н. Гаро, Сажу, агентамъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли барону Штейгеру, Н. М. Пашкову, Ж. Тевене, Л. Бронну, австрійскому консулу въ Суэзѣ г. Шифу, александрійскимъ негоціантамъ Карпи, Сальмони, Дервіе, генуэзскимъ и марсельскимъ арматорамъ и негоціантамъ гг. Погано, Рабо, гр. Донаваро, бар. Леви, редактору Le progrès egyptien Э. Жакену, и многимъ другимъ.

Изъ печатныхъ источниковъ я пользовался:

Percement de l'isthme de Suez. Exposé etdocuments, 6 vol.

Rapports de M. Ferdinand de Lesseps au nom du consei d'administration.

F. de Lesseps. Le percement de l'isthme de Suez.

F. de Lesseps. Egypte et Turquie.

Journal de l'isthme de Suez, 1858—1869.

M. P. Meruau. L'isthme de Suez au champ de Mars.

Olivier Ritt. Histoire de l'isthme de Suez.

H. Silvestre. L'isthme de Suez 1859—1864.

E. Desplaces. Le Canal de Suez.

I. Millie. L'isthme et le canal de Suez.

Considérations sur les avantages du canal de Suez pour le commerce du Nord de l'Europe.

De Coninck. Les actions et obligations de la compagnie du canal maritime de Suez.

Его же. Lettres sur le percement de l'isthme de Suez; avis aux petites bourses.

Его же. Le canal de Suez après l'inaguration.

Aulard de Bragard. Le canal de Suez. Revue marit. et coloniale, aout 1869.

Guillemin. L'egypte actuelle, son agriculture et le percement de l'isthme de Suez.

M. Fontane. De la marine marchande à propos de l'isthme de Suez.

W. G. Palgrave. Voyage dans l'Arabie du centre et de l'est.

Loredan. Le canal de Suez et son avenir.

H. de Suckau. Le grandes voies du progrès. Suez et Honduras.

Boissay. Le canal de Suez. Journal des Economistes, novèmbre 1869.

Paul Bode. L'isthme de Suez.

F. R. Chesney. Narrative of the Euphrates expedition.

Melhren. The Suez canal with soundings in Midchannel from sea to sea.

A. Lange. The isthmus of Suez question.

Marleau. Le canal de Suez sa construction et son exploitation. Revue Contemporaine.

Bernard et Tissot. Guide pour l'isthme de Suez.

F. Lavernay. Guide général d' Egypte.

I. Millie. Alexandrie et Caire.

F. Szarvady. Der Suez-Canal.

Comte de Beauvoir. Australie.

Ero ꝛe. Java, Siam, Canton.

I. I. Prichard. The Administration of India from 1859 to 1868.

K. r. Scherzer. Reise der Fregatte «Novara». Statistisch-commercieller Theil.

Blancard. Manuel du commerce des Indes orientales et de la Chine.

Dictionnaire universel du commerce et de la navigation.

Sageret. Du progrès maritime.

E. Cuslol. Tables de calculs faits pour les monnaies, poids et mesures en usage en Egypte.

I. Ninel. Le commerce européen d'importation en Egypte.

P. L. Barzellotti. La Questione commerciale d'Oriente, L'Italia et il canale di Suez.

A. v. Kremer. Aegypten forschungen über Land und Volk während eines zehnjährigen aufenthalts.

Gödel Lannoy. Notizen zur orientirung in den durch der Sues-Kanal erschlossenen westasiatischen und ostafrikanischen Handelsgebieten.

v. Kalchberg. Der Suez-Canal und die Zukunft des directen Oestereichisch Ost-Indischen Handels.

Siegfried. Voyage aux Indes, en Chine et au Japon.

A. R. Wallace. The Malay Archipelago.

Zenker. Der Suez-Kanal und seine commerciele Bedeutung.

E. Sorin. Suez. Histoire de la jonction des deux mers.

Bradschaw's. Through Routes, overland guide and handbook to India.

Bradschaw's. Handbook tothe Bombay Presidency.

The Indian Travellers' guide 1869.

Memoire à M. M. les Consuls généraux pour le commerce européen d'importation. Alexandrie 1866.

Bombay Year Book 1879.

Суэзскій каналъ. Вѣстникъ Европы, № 11 1869 г.

Тернера. Поѣздка на суэзскій каналъ. Вѣстникъ Европы, № 5 1870 г.

Павловича. Лоція Чернаго моря 1867 г.

Норія (перев. Шестакова) Лоція Мраморнаго моря и Архипелага, 1841 г.

Д. Парди. (перев. Шестакова) Лоція Средиземнаго моря, 1846 г.

П. Критъ. Матеріалы для обсужденія чайной торговли.

W. Williams. A chinese commecial guide.

I. Ninet. L'industrie cotonnière en 1869. Revue de deux mondes, 15 novembre 1869.

L. Reybaud. Le coton.

Ellison. Handbuch der Baumwoll Cultur.

Annuaires de l'economie politique et de la statistique, 1867 1868 et 1869.

Annual statement of the Trade and Navigation of the United Kingdom in the year 1867.

Hamburg's Handel und Schiffahrt 1867.

Виды внѣшней торговли, печатные циркуляры торговыхъ домовъ.

Журналы: L'Egypte, Le progrès egyptien, Trombetto, L'Orient, The Levant Herald, La Turquie, Bombay Gazette Kurrachee Advertiser, The Colonial Mail, Economist, Austria, Semaphore.

Представляя собранные мною такимъ образомъ матеріалы на судъ нашего коммерческаго сословія и экономистовъ, я заранѣе прошу извиненія, если многое является въ недоконченномъ и необработанномъ видѣ. Я торопился представить результаты своихъ трудовъ, пока не замеръ еще въ нашей публикѣ интересъ, возбужденный открытіемъ суэзскаго канала. Кромѣ того очень часто мнѣ недоставало для окончательныхъ сужденій многихъ фактовъ, которые могутъ быть собраны только на мѣстѣ, во вновь открытыхъ для насъ портахъ Краснаго моря и Индѣйскаго океана.

К. Скальковскій.

СУЭЗСКІЙ КАНАЛЪ

И

ЕГО ЗНАЧЕНІЕ ДЛЯ РУССКОЙ ТОРГОВЛИ.

Исторія суэзскаго перешейка и суэзскаго канала была обработана въ послѣднее время во многихъ спеціальныхъ сочиненіяхъ, и вообще можно сказать, что каналъ изслѣдованъ гораздо болѣе съ точки зрѣнія исторической и технической, нежели съ экономической. Для нашего труда исторія канала представляетъ интересъ совершенно второстепенный, и мы посвятимъ ей только нѣсколько страницъ, которыя могутъ послужить введеніемъ къ дальнѣйшему описанію канала.

Геологическія наблюденія доказываютъ, что Красное и Средиземное моря въ историческую эпоху имѣли очертаніе весьма близкое къ настоящему, а потому простой здравый смыслъ долженъ былъ издревле уже указывать на необходимость непрерывнаго водянаго сообщенія между двумя морями, раздѣленными перешейкомъ въ какую нибудь сотню верстъ. Моря эти, какъ извѣстно, служили для торговыхъ сношеній всего древняго міра. И дѣйствительно, съ самыхъ отдаленныхъ эпохъ, мы видимъ попытки установить водяное сообщеніе Краснаго моря со Средиземнымъ. Но несовершенства въ древности инженернаго искусства и гидравлики, а также малая осадка кораблей того времени, заставляли избирать болѣе легкій путь, а

именно соединеніе Краснаго моря съ р. Ниломъ, котораго наиболѣе глубокіе рукава, были тогда гораздо восточнѣе, нежели въ настоящее время.

Исторія запомнила подобныя попытки повелителей Египта, Сезостриса, Нехао II, Дарія Гистаспа и Птоломея II. Сооруженный ими, каналъ пережилъ римское владычество, игралъ важную роль въ современной хлѣбной торговлѣ и просуществовалъ до арабскаго завоеванія Египта въ VII вѣкѣ. Начало уничтоженія канала положилъ халифъ Альмансоръ, въ 767 году, но, по нѣкоторымъ свѣдѣніямъ, каналъ сохранился еще до XIV вѣка; остатки его видѣлъ Бонапарте, а частью существуютъ они и до сихъ поръ.

Но и съ уничтоженіемъ судоходнаго канала, суэзскій перешеекъ все таки оставался великимъ торговымъ путемъ, по которому шла оживленная торговля Индіи и Аравіи съ Европою, въ особенности при посредничествѣ Венеціи, царствовавшей тогда на Средиземномъ морѣ и соперничавшей съ генуэзцами, которые вели подобную же торговлю съ Индіею, но чрезъ Кавказъ, Черное море и Константинополь.

Подрывъ транзитной торговлѣ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и значенію Египта, сдѣлали великія географическія открытія португальцевъ въ концѣ XV столѣтія, установившія совершенно новый путь въ Индію, вокругъ мыса Доброй Надежды. Однако превосходство новаго пути было поддержано, сначала, не столько его удобствами, сколько силою оружія, съ одной стороны, завистливыхъ португальцевъ, а съ другой, турокъ, овладѣвшихъ въ то же время восточными берегами Средиземнаго моря и уничтожившихъ торговлю, производившуюся тамъ тысячи лѣтъ.

Но мысль о возможности пользоваться болѣе прямымъ путемъ въ Индію никогда не умирала, и при многихъ обстоятельствахъ обращала на себя вниманіе европейскихъ купцевъ, ученыхъ и государственныхъ людей, Между этими попытками наиболѣе замѣчательны: предложеніе Лейбница, сдѣланное Людовику XIV, завоевать Египетъ и возстановить торговое движеніе по суэзскому перешейку; предложеніе извѣстнаго французскаго путешественника, барона Тота, султану Мустафѣ III,

прорыть каналъ изъ Краснаго моря въ Средиземное; одновременно мысль эта занимала и извѣстнаго союзника Россіи въ первой войнѣ съ Турціею при Екатеринѣ II, египетскаго султана Алибея. Но всѣ эти попытки остались безъ всякихъ практическихъ послѣдствій.

Нѣсколько серьезнѣе были предположенія Бонапарта, во время египетской экспедиціи. Онъ первый понялъ, что созданіемъ новаго пути къ Индіи англійская торговля станетъ въ зависимость отъ европейскихъ державъ и въ особенности отъ Франціи, давно стремящейся обратить Средиземное море въ свое озеро Фактическимъ результатомъ желаній Бонапарта были изслѣдованія Лепера, которыя, какъ основанныя на невѣрной нивелировкѣ, скорѣе запутали, нежели разъяснили дѣло.

Хотя проектъ Лепера и не привелъ къ чему либо серьезному, но мысль о сообщеніи съ Индіею чрезъ суэзскій каналъ съ тѣхъ поръ не оставлялась. Въ 1801 году была сдѣлана попытка установить здѣсь почтовое сообщеніе съ Индіею. Въ 1830 году попытка эта, по настоянію лейтенанта Уэйгорна, была возобновлена и увѣнчалась, наконецъ, успѣхомъ. Одинъ изъ директоровъ, основанной вскорѣ послѣ того, *Peninsular and Oriental Company*, Андерсонъ, доказывалъ въ началѣ 1840 года, необходимость прямаго водянаго сообщенія Краснаго моря со Средиземнымъ.

Извѣстный англійскій инженеръ Чесней, еще прежде, высказалъ предположеніе, что результаты изысканій Лепера, будто бы уровень Краснаго моря лежитъ выше, чѣмъ Средиземнаго, и что нижнему Египту, въ случаѣ прорытія канала, угрожаетъ затопленіе, совершенно невѣрны. Это подтвердили и нивелировки нѣкоторыхъ частныхъ лицъ, а за тѣмъ и предпринятыя, по указанію знаменитаго австрійскаго канцлера, князя Меттерниха, изысканія египетскаго правительства, руководимыя извѣстными инженерами Негрелли и Линантъ-беемъ. По мнѣнію послѣдняго, морской каналъ могъ обойтись въ 9 мил. франковъ.

Плодомъ этихъ изысканій была компанія, желавшая, по проэкту Талабо, соединить Суэзъ съ Александріей каналомъ, который пересѣкъ бы перпендикулярно всѣ устья Нила. Проэктъ

этотъ не имѣлъ успѣха, но на мысль о соединеніи двухъ морей обратилъ вниманіе бывшій французскій генеральный консулъ въ Египтѣ, Фердинандъ Лессепсъ, который съ самаго начала своей дипломатической карьеры на востокѣ (съ 1831 года) интересовался уже этимъ вопросомъ.

Смерть подозрительнаго въ старости Мехмета-Али и его двухъ ничтожныхъ преемниковъ и вступленіе въ управленіе Египтомъ, образованнаго на европейскій ладъ, Саида-паши, много помогли исполненію предположеній Лессепса.

Окончаніе канала, дѣло столь къ намъ близкое, результаты его подвергаются еще такой ожесточенной полемикѣ и европейское общественное мнѣніе безпрерывно отвлекается теперь столькими разнообразными и безпрерывно смѣняющимися новостями, что трудно произнести окончательную и вполнѣ безпристрастную оцѣнку дѣятельности Лессепса, хотя для русскаго писателя безпристрастіе въ этомъ случаѣ легче, чѣмъ для кого либо другаго.

Не увлекаясь, ни французскимъ національнымъ тщеславіемъ, ни англійскимъ завистливымъ злорадствомъ, мы можемъ сказать, что Лессепсъ совершилъ подвигъ, равный которому не представляетъ еще исторія промышленности въ XIX столѣтіи. Не имѣя достаточныхъ техническихъ познаній, не отличаясь особою даровитостью, ни какъ писатель, ни какъ ораторъ, онъ настойчивостію энергіею, убѣжденіемъ въ правотѣ своего дѣла и извѣстнымъ инсинуирующимъ краснорѣчіемъ побѣдилъ препятствія, которыя едва ли были бы подъ силу какому либо другому частному лицу.

Въ теченіи пятнадцати лѣтъ, Лессепсъ боролся съ мнительностью Наполеона III, недовольно открыто покровительствовавшаго предпріятію, съ глупостью и равнодушіемъ турокъ, съ ожесточенною завистью англійскаго купечества и правительства и съ враждебностью европейскаго финансоваго міра. Мы не говоримъ уже о тысячи мелкихъ съ виду, но въ дѣйствительности весьма серьезныхъ, техническихъ и экономическихъ затрудненіяхъ въ странѣ, совершенно новой для крупныхъ техническихъ предпріятій.

Но за то рѣдко кому удавалось, какъ Лессепсу, видѣть благополучное окончаніе своего предпріятія, и если въ чемъ XIX вѣкъ не похожъ на XV, то это въ томъ, что, ограничиваясь журнальною полемикою, онъ не наложитъ цѣпей на новыхъ Христофоровъ Колумбовъ. А въ извѣстной степени предпріятіе Лессепса не ниже великихъ открытій генуэзскаго мореплавателя.

Въ ноябрѣ 1854 года, Лессепсъ въ первый разъ подалъ Сапду-пашѣ записку о возможности соединенія двухъ морей, и выхлопоталъ у него фирманъ, дозволявшій учредить акціонерное общество, подъ названіемъ *Compagnie universelle du canal maritime de Suez*, и собрать капиталъ, необходимый для исполненія проэкта. Лессепсъ не надѣялся однако привлечь однимъ своимъ именемъ европейскіе капиталы въ страну мало тогда извѣстную, и потому, прежде всего, при помощи двухъ извѣстныхъ инженеровъ, Линантъ и Мужель беевъ, сдѣлалъ подробныя изысканія, изложенныя въ особой запискѣ (Avant projet), гдѣ подробно развилъ и блестящіе результаты которыя каналъ могъ обѣщать для своихъ акціонеровъ.

Предварительный проэктъ состоялъ въ томъ, что каналъ безъ шлюзовъ, приспособленный для плаванія самыхъ большихъ морскихъ судовъ, долженъ былъ быть проведенъ отъ Суэза къ пелузійскому заливу, для чего предполагалось воспользоваться естественнымъ углубленіемъ почвы, образуемымъ высохшими озерами Тимса и Горькими. На Средиземномъ морѣ долженъ былъ быть устроенъ портъ убѣжище, на озерѣ Тимса вырытъ другой портъ; существующій портъ и рейдъ въ Суэзѣ также должны были улучшиться *); наконецъ, прѣсноводный каналъ, проведенный отъ Каира къ Суэзу, параллельно морскому каналу, снабдилъ бы поселенія по немъ водою. Работы должны были окончиться въ 5 лѣтъ и стоить около 160 милліоновъ франковъ.

Для приданія большой солидности своему предпріятію, въ октябрѣ 1855 года, Лессепсъ, чрезъ египетское правительство,

---

*) Работы въ Суэзѣ были исполнены впослѣдствіи египетскимъ правительствомъ.

пригласилъ извѣстныхъ инженеровъ изъ большей части европейскихъ государствъ (Россія, находясь тогда въ войнѣ съ западною Европою, не принимала въ этомъ дѣлѣ никакого участія), которые образовали изъ себя международную коммиссію. Коммиссія эта, состоявшая изъ Мэкъ Леана, Конрада, Негрелли, Рено, Льёссепа, Сентъ-Иллера и составителей проэкта, изучивъ на мѣстѣ условія новаго сооруженія, нашла его съ технической стороны весьма удобоисполнимымъ и окончательно указала на преимущество прямаго соединенія двухъ морей, передъ соединеніемъ Краснаго моря съ Ниломъ.

Подкрѣпленный такимъ авторитетомъ и исходатайствовавъ новую концессію у египетскаго правительства, 5 января 1856 года, Лессепсъ, чтобы заручиться общественнымъ мнѣніемъ Европы, обратился ко всѣмъ ученымъ обществамъ, торговымъ палатамъ и т. п. учрежденіямъ, съ просьбою высказать откровенно свое мнѣніе о проэктѣ; кромѣ того въ Парижѣ былъ основанъ особый журналъ *L'isthme de Suez*, со спеціальною цѣлью разъяснять публикѣ значеніе суэзскаго канала.

Большая часть отзывовъ была вполнѣ сочувственна новому предпріятію, но, не довольствуясь этимъ, въ теченіи 1857 и 1858 года, Лессепсъ объѣхалъ почти всю Европу, пропагандируя среди капиталистовъ и коммерческаго сословія свою идею. Митингамъ, обѣдамъ, рѣчамъ и брошюрамъ не было конца. Между прочимъ, посѣтилъ Лессепсъ и Одессу, гдѣ коммерческое сословіе и Русское общество пароходства и торговли, руководимое Н. А. Новосельскимъ, которому Россія обязана многими замѣчательными предпріятіями, устроили пріемъ достойный Россіи и русскаго гостепріимства.

Заручившись согласіемъ европейскаго финансоваго міра, Лессепсъ рѣшился открыть въ Парижѣ, съ 5 до 25 ноября 1858 года, подписку на акціи новаго предпріятія на сумму въ 200 милліоновъ франковъ. Хотя большая часть акцій было разобрана только во Франціи и 89 милліоновъ франковъ пришлось взять египетскому правительству, но успѣхъ дѣла казался близокъ къ осуществленію; потому англійскій кабинетъ, руководимый лордомъ Пальмерстономъ, знаменитымъ представи-

лемъ узкой и своекорыстной старинной англійской политики, явился противникомъ проэкта. Пальмерстонъ прямо называлъ Лессепса «*шарлатаномъ*, желавшимъ вытянуть у англичанъ деньги», а англійскій посланникъ въ Константинополѣ, извѣстный Россіи лордъ Стратфордъ Редклифъ, старался возбудить, противъ предположеній египетскаго паши, зависть и недоброжелательство турецкаго правительства, безъ окончательнаго согласія котораго концессія, данная суэзской компаніи, не была вполнѣ законнымъ актомъ. Знаменитый англійскій инженеръ, Стефенсонъ, назвалъ проэктъ Лессепса химерой. Еще до того, Талабо и Барро высказали такое же мнѣніе во Франціи.

Опираясь однако на сочувствіе большинства англійскаго образованнаго общества и въ особенности на поддержку французскаго правительства, источникъ которой былъ въ родствѣ Лессепса съ императрицей Евгеніей, онъ рѣшился пренебречь угрозами турецкаго правительства и обойтись безъ его согласія до 1866 г. 25-го апрѣля 1859 года, Лессепсъ началъ работы по каналу.

Время до конца 1862 года можно считать первымъ періодомъ работъ, когда инженеры, въ первый разъ посѣтившіе Египетъ, въ пустынѣ безъ воды, съ ничтожными механическими средствами должны были бороться съ недостаткомъ во всемъ, съ безчисленными препятствіями и особенно съ болѣзнями. По условіямъ концессіи, $^4/_5$ рабочихъ должны были доставляться египетскимъ правительствомъ, такимъ образомъ, предпріятіе было основано на крѣпостномъ трудѣ феллаховъ; но условіе это выполнялось весьма небрежно, и компанія употребила почти все время на привлеченіе европейскихъ рабочихъ и на устройство для нихъ поселеній. На каналѣ было собрано до 6,000 европейцевъ и 20,000 арабовъ. Трудами ихъ были устроены каменоломни въ Мексѣ, начатъ портъ въ Сандѣ и сдѣлана часть поверхностныхъ работъ по каналамъ морскому и прѣсноводному. Устройство послѣдняго, въ виду отсутствія прѣсной воды, доставлявшейся на перешеекъ изъ Нила на верблюдахъ, сдѣлалось первымъ условіемъ дальнѣйшаго хода работъ. Въ этотъ періодъ произведены были многочисленныя буровыя работы и вообще докончены изысканія проэкта.

Между тѣмъ покровитель проэкта, Сандъ-паша, умеръ, а преемникъ его, Измаилъ-паша, былъ гораздо менѣе расположенъ къ европейцамъ и къ Лессепсу. По настоянію турецкаго правительства, подъученнаго англійскимъ кабинетомъ, новый вицекороль, съ 1 января 1864 года, уничтожилъ крѣпостной трудъ феллаховъ, умиравшихъ какъ мухи на каналѣ, и съ большею выгодою заставилъ ихъ заняться разведеніемъ хлопка, культура котораго приняла въ это время въ Египтѣ, вслѣдствіе американскаго кризиса, видъ громадной спекуляціи, отъ которой болѣе всего нажилось египетское правительство.

Лишившись большей части рабочихъ рукъ и издержавъ почти весь собранный по акціямъ капиталъ, Лессепсъ въ этомъ періодѣ, съ 1863 по 1865 годъ, долженъ былъ употребить необыкновенныя усилія, чтобы спасти свое предпріятіе отъ разоренія и, главное, добыть денегъ. Онъ выбралъ третейскимъ судьею Наполеона III, который присудилъ египетскаго пашу къ уплатѣ компаніи 30 милліоновъ франковъ за лишеніе пособія феллаховъ; кромѣ того, Лессепсу удалось получить отъ египетскаго правительства 54 милліона франковъ, въ вознагражденія за уступленную по первой концессіи часть пустыни по бокамъ канала и за ожидаемые навигаціонные сборы по прѣсноводному каналу.

На эти деньги компанія устроила телеграфное и почтовое сообщеніе по перешейку, положила начало городу Измаилія, соорудила водопроводъ въ Портъ Сандѣ и докончила прѣсноводный каналъ, облегчавшій дальнѣйшія работы. Въ этотъ періодъ времени, морской каналъ былъ оконченъ, съ грѣхомъ по поламъ, до Измаиліи и, при помощи прѣсноводнаго канала, можно было даже устроить транзитъ между двумя морями, отчего цѣна каменнаго угля понизилась въ Суэзѣ на 25%, а компанія начала получать до 2 милліоновъ франковъ ежегоднаго дохода.

Самое важное изъ дѣлъ, совершенныхъ въ этотъ періодъ, были контракты, заключенные Лессепсомъ съ компаніей Дюссо для устройства Порта Саида, съ Кувре для работъ въ твердыхъ породахъ, и съ компаніей Бореля и Лавалле для землечерпательныхъ работъ на всемъ протяженіи морскаго канала.

Послѣ Лессепса, Лавалле едва ли не болѣе всего обязанъ образованный міръ сооруженіемъ суэзскаго канала; безъ энергіи, капиталовъ и въ особенности безъ остроумныхъ механическихъ изобрѣтеній, увѣнчанныхъ монтіоновской преміей, этого инженера работы по каналу не были бы окончены и еще и чрезъ нѣсколько десятковъ лѣтъ.

Въ третій періодъ, съ 1865 по 1867 годъ, работы, взятые на себя подрядчиками, продолжались довольно дѣятельно. Лавалле построилъ свои огромные драги (*drague à long couloir*) и землеподъемники (*elevateur*), сдѣлавшіе переворотъ въ современномъ землечерпательномъ искусствѣ и позволившіе съ гораздо меньшими издержками подымать до 2 милліоновъ куб. метровъ земли изъ канала въ мѣсяцъ; водопроводъ изъ Измаиліи въ Портъ Саидъ былъ перестроенъ; озеро Тимса наполнено водою и превращено во внутренній портъ; каменные рифы у Шалуфа и Серапеума пройдены траншеею, жете въ Портѣ Саидѣ подвинулись далеко впередъ, и этотъ портъ началъ оживляться неоднократнымъ посѣщеніемъ коммерческихъ судовъ и, между прочимъ, пароходовъ Русскаго общества пароходства и торговли.

Но компанія снова почувствовала недостатокъ въ деньгахъ Лессепсъ добылъ у вице-короля 10 милліоновъ франковъ, уступивъ ему землю Уади, орошеную прѣсноводнымъ каналомъ, но большой заемъ, въ октябрѣ 1867 года, въ Парижѣ, не удался. Подписано было не болѣе 30% требуемой суммы, не смотря на всѣ рекламы Лессепса и великолѣпный суэзскій павиліонъ на парижской всемірной выставкѣ.

Неуспѣхъ не охладилъ однако стараній Лессепса. При помощи своихъ сильныхъ друзей во Франціи, ему удалось выхлопотать, чтобы правительство внесло въ законодательный корпусъ законъ, разрѣшившій, вопреки всѣмъ постановленіямъ, выпустить на парижской биржѣ лотерейный заемъ въ 100 милл. франковъ для суэзской компаніи.

Заемъ этотъ, совершенный въ половинѣ 1868 года, хотя и на самыхъ тяжелыхъ для компаніи условіяхъ, почти за 11%, далъ возможность, въ теченіи 1868 и половины 1869 года, до-

вести работы по каналу до того состоянія, что онъ могъ быть открытъ для правильнаго движенія судовъ 5 ноября. Въ это время было усилено дѣйствіе землечерпательныхъ машинъ, наполнены водою огромные Горькія озера, освѣщены маяками берега и сдѣланы многіе постройки въ городахъ по каналу.

Чувствуя недостатокъ въ деньгахъ, Лессепсъ, новымъ условіемъ, 23 апрѣля 1869 года, уступилъ вице-королю телеграфы, почты, каменоломни, госпитали и остальную часть земель по каналу и получилъ еще 30 милліонъ франковъ, собранныхъ подъ обезпеченіе дивиденда, слѣдуемаго на акціи, принадлежащія египетскому правительству, выпускомъ бумагъ подъ именемъ *делегацій*. Въ виду скораго открытія канала и соотвѣтственнаго повышенія прежнихъ бумагъ компаніи, делегаціи были живо разобраны на парижской биржѣ, въ августѣ 1869 года. Такимъ образомъ остроумною изобрѣтательностью Лессепса компанія, можно сказать изъ ничего, создала себѣ капиталъ въ 150 милліоновъ франковъ, не считая акцій и облигацій. Прибавимъ, кстати, что, не смотря на безотчетное почти распоряженіе деньгами компаніи, Лессепсъ, человѣкъ высокаго безкорыстія, не пріобрѣлъ большаго состоянія.

5 ноября 1869 года, совершилось, наконецъ, торжественное открытіе канала, сопровождаемое рядомъ роскошныхъ праздествъ, устроенныхъ вице-королемъ египетскимъ на собственный счетъ. Праздества эти удостоились присутствіемъ многихъ коронованныхъ особъ, лицъ царствующихъ домовъ, государственныхъ людей, ученыхъ, инженеровъ, представителей торговаго сословія и пр. Лессепсъ былъ, конечно, героемъ дня, и должная дань справедливости и удивленія къ его неутомимой дѣятельности, настойчивости и умѣнію была заявлена ему даже со стороны постоянныхъ его противниковъ, англичанъ. Россія приняла также участіе въ этихъ манифестаціяхъ, въ лицѣ своего посла въ Константинополѣ, представителей разныхъ техническихъ вѣдомствъ и депутатовъ Русскаго общества пароходства и торговли, Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, Техническаго общества и Одесскаго коммерческаго совѣта.

Такова въ краткихъ чертахъ исторія этого великаго предпріятія, подобнаго которому мало имѣется въ промышленной исторіи, даже XIX вѣка. Мы сведемъ теперь итогъ работъ, совершенныхъ компаніей, въ теченіи десяти лѣтъ, а затѣмъ сдѣлаемъ очеркъ суэзскаго перешейка и канала, какимъ представились они намъ въ ноябрѣ 1869 года.

Каналъ имѣетъ отъ моря до моря 162 километра, или около 150 верстъ, длины и состоитъ изъ частей: 1-хъ, гдѣ каналъ имѣетъ 100 метровъ по поверхности воды, 2-хъ, гдѣ каналъ имѣетъ, и 3-хъ, гдѣ ширина канала неопредѣленна (въ озерахъ).

Большую ширину каналъ имѣетъ:

	протяженіе.
Въ озерахъ Мендзале и Балла	60 кил. 5
» озерѣ Тимса	8 » 1
Входъ въ Горькія озера	4 » 4
Большія Горькія озера	16 » —
Малыя » »	20 » —
Проходъ изъ шалуфскаго порога въ малыя Горькія озера.	2 » —
Суэзская равнина.	20 » —
итого. . .	131 километ.

Малую ширину каналъ имѣетъ:

Въ порогѣ Эль Гизръ	15 » —
» » Серапеумъ	10 » —
» » Шалуфъ	6 » —
всего. . .	162 километ.

Количество земли, необходимое для образованія этого канала, равнялось 83 милліоновъ куб. метровъ, въ томъ числѣ 8 мил. для прѣсноводнаго канала и 75 мил. для морскаго канала, изъ которыхъ около 57 мил. куб. метровъ, въ послѣдніе два года, было вычерпано машинами, и только 13 мил. вынуто руками феллаховъ и машинами Кувре.

Каналъ прѣсной воды имѣетъ 180 километровъ длины, 10 метровъ ширины и отъ 1 до $2^1/_2$ метровъ глубины; онъ обошел-

ся въ 9 мил. франковъ; до постройки его болѣе 2000 верблюдовъ занимались постоянно перевозкою воды.

Расходы по сооруженію морскаго канала со всѣми принадлежностями составляютъ до сихъ поръ болѣе 450 мил. франковъ, собранныхъ компаніей. Судя по отчету, представленному г. Лесепсомъ, общему собранію акціонеровъ 2, августа 1869 въ Парижѣ, цифра эта распредѣлялась приблизительно, къ 1 іюню 1869 года, слѣдующимъ образомъ:

	франковъ.
Расходы на первое обзаведеніе и собраніе акціонернаго капитала	4.053,012
Проценты по акціямъ	64.054,293
Проценты и погашеніе по облигаціямъ . . .	9.598,493
Расходы на собраніе облигаціоннаго капитала.	1.436,745
Расходы на администрацію	16.961,241
Госпитали, телеграфы и земли	769,567
Транзитъ и перевозка	8.104,681
Задатки подрядчикамъ.	17.213,943
Машины, матеріалы и припасы	34.096,217
Зданія	4.245,763
Работы по сооруженію канала и портовъ. .	217.671,670
Разные счеты	26.167,617
ИТОГО. . .	404.373,378

Изъ разсмотрѣнія этихъ цифръ, мы видимъ, что администрація и проценты по займамъ поглотили 30 % всего собраннаго капитала; дѣйствительнаго строительнаго капитала оставалось всего 70%. Впрочемъ, если г. Лесепса можно упрекнуть въ этомъ случаѣ въ нѣкоторыхъ излишнихъ затѣяхъ, то репутація его, какъ человѣка высокаго безкорыстія, осталась совершенно чистою.

Населеніе по каналу быстро возрастало, а именно было:

	европейцевъ.	туземцевъ.	всего.
Въ 1859 году . . .	25	125	150
» 1860 » . . .	550	1,700	2,250
» 1863 » . . .	2,000	3,500	5,500
» 1865 » . . .	6,660	3,840	10,500

	европейцевъ.	туземцевъ.	всего.
Въ 1867 году . . .	13,154	12,616	25,770
» 1869 » . . .	22,843	19,557	42,403.

Населеніе это распредѣляется по полямъ и смертности слѣдующимъ образомъ

Европейцевъ:

Мущинъ	19,823
Женщинъ	2,001
Дѣтей	1,019
итого. .	22,844
Смертность . . .	1,01%

Туземцевъ:

Мужчинъ	15,820
Женщинъ	2,184
Дѣтей	1,553
итого. .	19,557
Смертность . . .	1,39%.

Судя по ничтожному % смертности, видно, что климатъ на каналѣ очень здоровъ, какъ вообще въ нижнемъ Египтѣ. По сдѣланнымъ, въ теченіи десяти лѣтъ, метеорологическимъ наблюденіямъ, видно, что прорытіе морскаго канала имѣло на климатъ перешейка благотворное вліяніе и сдѣлало его значительно болѣе влажнымъ.

Техническое исполненіе канала составляетъ безспорно значительный шагъ въ практической механикѣ и особенно въ землечерпательномъ искусствѣ. Въ этомъ случаѣ изобрѣтенія г. Лавалле составляютъ важное пріобрѣтеніе науки и практики, и ими безъ сомнѣнія будутъ пользоваться теперь для всѣхъ значительныхъ работъ при углубленіи портовъ, проливовъ, фарватеровъ рѣкъ и, особенно, мелководныхъ устьевъ.

Изобрѣтенія эти вызваны были рыхлостью почвы въ каналѣ, удобно поддающейся дѣйствію землечерпательной машины, дороговизною рукъ, дѣлавшею примѣненіе пара выгоднымъ, и недостаткомъ въ Египтѣ сѣна, почему отвозка песковъ и ила на лошадяхъ стоила очень дорого. Чтобы удовлетворить этимъ тремъ

условіямъ, г. Лавале придумалъ свои *drague à long couloir* и *élecateur*, изъ которыхъ первый предоставляетъ землечерпательную машину огромныхъ размѣровъ (стоимостью въ 100 — 150000 руб.) которая вынимаютъ 400 до 1000 куб. фут. въ день ила. По словамъ извѣстнаго инженера, *W. Hawskhaw*, 44 такихъ драги, вынимая ежедневно 25,000 куб. метр., могли въ 300 рабочихъ дней, вынуть 7 ½ мил. метровъ земли въ годъ; въ дѣйствительности же онѣ исполняли гораздо болѣе. Для отбрасыванія песковъ по обоимъ сторонамъ канала служили два корыта, въ 70 метровъ длиною, съ которыхъ вода, смывая песокъ на берегъ, отстраняла тѣмъ отвозъ песковъ въ шаландахъ или тачкахъ. Если же глубокая выемка не дозволяла дѣйствія этихъ корытъ, то для подъема песковъ на верхъ, въ вагонахъ по безконечной цѣпи, служилъ землеподъемникъ *(élevateur)* въ 45 метровъ длиною.

Для прорытія порога Эль-Гизра, Кувре изобрѣлъ свой *excavateur*, который представляетъ землечерпательную машину, движущуюся локомобилемъ, вынимающую 300 куб. метровъ въ сутки.

О механическихъ средствахъ компаніи и подрядчиковъ можно судить потому, что въ 1869 году, когда вынималось по 2 мил. кубическихъ метровъ земли въ мѣсяцъ, кромѣ 12,000 рабочихъ, употреблялись паровыя машины, силою въ 22,000 пар. лошадей. Онѣ двигали 84 драги, 20 паровыхъ кранов, 210 желѣзныхъ шаландъ, 30 землеподъемниковъ, 20 буксирныхъ параходовъ, 15 экскаваторовъ, 22 longs couloirs, 2000 вагоновъ на одномъ Эль-Гисрѣ и т. д и т. д. Для наполненія водою озера Тимса потребовалось 80.000,000 куб. метр. воды, а Горькихъ озеръ 1.700,000,000 куб. метр. воды.

При этомъ замѣчательно, что всѣ предсказанія о невозможности почему либо исполненія предполагаемыхъ работъ оказывались постоянно совершенно ложными.

Мы не вдаемся въ дальнѣйшее техническое описаніе работъ по каналу, такъ какъ оно заслуживаетъ серьезнаго описанія съ цѣлымъ атласомъ чертежей, и не можетъ достаточно интересовать читателей, незнакомыхъ съ практической механикой и

гидравликой. Предоставляя это описаніе такимъ спеціалистамъ, какъ І. П. Глушинскій, Э. И. Тило и баронъ Тизенгаузенъ, посѣтившимъ вмѣстѣ съ нами каналъ, мы ограничимся исключительно экономической сторопой дѣла.

Обращаемся теперь къ очерку канала въ томъ видѣ, въ какомъ представляется онъ теперь путешественнику, проѣзжающему изъ Средиземнаго моря въ Красное, начиная отъ Портъ-Саида.

Портъ Саидъ. Десять лѣтъ тому назадъ мѣсто, занимаемое Портомъ Саидомъ (названнымъ въ честь Саида Паши), была песчаная коса съ немногими хижинами арабскихъ рыбаковъ. Строители едва нашли мѣсто для установа нѣсколькихъ палатокъ, а прѣсную воду пришлось возить за 60 верстъ изъ Даміеты. Первые дома были выстроены на сваяхъ, но постепенно иломъ, вынутымъ изъ порта, подняли и насыпали площадь, достаточную для основанія города.

Это мѣсто для устройства порта у выхода канала въ Средиземное море было избрано только послѣ весьма долгихъ колебаній, такъ какъ весь берегъ пелузійскаго залива, и даже весь юговосточный берегъ Средиземнаго моря, не представляетъ, кромѣ Александріи, ни одного естественнаго порта, и море весьма мелко на всемъ этомъ разстояніи. Саидъ былъ избранъ портомъ потому, что здѣсь глубина моря въ 10 метровъ была встрѣчена уже на разстояніи двухъ верстахъ отъ берега, во всѣхъ другихъ отношеніяхъ, выборъ этого мѣста для устройства порта нельзя назвать удачнымъ.

Большія работы быстро привлекли въ Портъ-Саидъ рабочихъ, купцовъ, и теперь въ городѣ считается уже болѣе 10,000 жителей. Портъ обширенъ и удобенъ, съ набережными и бассейнами, и устроенъ для навигаціи въ обширныхъ размѣрахъ. Два жете, западное въ 2500 метровъ, а восточное въ 1900 метровъ, защищаютъ его отъ наносовъ Нила и морскихъ, а суда отъ вѣтра; жете устроены изъ набросанныхъ массивовъ *(pierres perdues)*, сдѣланныхъ изъ конгломерата, привезеннаго изъ Франціи, и гидравлической извести. Каждый массивъ вѣситъ 200,000 килогр. и стоилъ 420 Фр. Пространство между жете должно быть вычищено машинами, но пока только готовъ широкій ка-

налъ въ 400 метровъ шириной. Портъ обошелся въ 21 мил. фр. Входъ въ портъ не представляетъ затрудненія, если не считать, что низменные берега позволяютъ его видѣть только въ близкомъ разстояніи.

Въ виду великой будущности, ожидающей Портъ Саидъ, городъ строится по плану въ широкихъ размѣрахъ. Набережная имѣетъ двѣ версты длины, улицы широки и прямы, площади украшены фонтанами, морскіе бассейны снабжены набережными. Нильская вода проведена чугунными трубами изъ Измаиліи. Дома, выстроенные наскоро, имѣютъ пока наружность довольно скромную, но начинаютъ уже возводить много новыхъ построекъ, болѣе обширныхъ.

Портъ Саидъ давно уже имѣетъ пароходныя сообщенія, съ Александріей, Европою и азіатскими берегами, при помощи почтовыхъ пароходовъ французскихъ, австріискихъ, египетскихъ и русскихъ. Каботажъ съ Сиріей и Греціей также довольно значителенъ, въ виду необходимости снабженія рабочихъ продовольствіемъ. Отъ развитія торговли благосостояніе города поднялось, а вмѣстѣ съ тѣмъ уменьшились свирѣпствовавшія тамъ въ началѣ болѣзни (*ophthalmia*, *diarhea и dysenteria*).

Городъ имѣетъ египетскаго губернатора, таможенное и паспортное управленіе, карантинъ, почтовое и телеграфное управленія, мечеть, православную и католическую церкви, госпиталь, аптеки, школы, бани, клубъ, рынки и нѣсколько гостинницъ.

Съ 1862 года (четвертаго съ основанія) Портъ Саидъ началъ посѣщаться иностранными кораблями въ слѣдующемъ размѣрѣ:

	Число судовъ.	тонн.
Въ 1862 году.	403	44,936
» 1863 »	359	52,159
» 1864 »	467	59,642
» 1865 »	661	87,429
» 1866 »	1001	138,091
» 1867 »	1083	202,315

Въ 1868 году пришло въ этотъ портъ 2088 судовъ, въ томъ

числѣ 1576 парусныхъ, въ 252,452 тоннъ, и 512 паровыхъ, въ 421,696 тоннъ.

Отъ Порта-Саида до Кантары каналъ имѣетъ всѣ свои размѣры, т. е. 100 метровъ ширины на поверхности воды, 8 меттровъ глубины и 22 метра ширины по дну. Бержи, вынутыя изъ озера Мендзале, выдаются очень мало надъ водою, и вся эта мѣстность имѣетъ теперь видъ обширнаго озера.

На 14 километрѣ встрѣчается *Разъ-эль-эхъ*, поселеніе, выстроенное на вынутомъ изъ канала илѣ; здѣсь имѣются управленіе отдѣленіемъ канала, почтовое и телеграфное бюро и небольшой госпиталь; въ одномъ километрѣ отъ европейскаго поселенія лежитъ арабское село.

Кантара, въ 45 километрахъ отъ Порта. Саида на южной оконечности озера Мензале, пунктъ довольно важный по положенію своему на караванномъ пути изъ Египта въ Сирію, для чего здѣсь устроенъ перекидной мостъ черезъ каналъ. Для судовъ, идущихъ по каналу устроенъ разъѣздъ въ 1 километръ; жители быстро прибываютъ въ Кантару и ихъ насчитываютъ уже 2000. Въ городѣ есть гостинницы, рестораны и даже театръ. Инженеры сдѣлали уже изысканія для желѣзной дороги, которая пойдетъ современемъ изъ Египта въ Сирію, черезъ этотъ пунктъ Недалеко отъ Кантары, имѣются интересныя развалины древняго Мезеса, одного изъ центровъ древней египетской торговли.

Отъ Кантары теченіе канала идетъ чрезъ небольшія песчанныя долины къ озеру Балла, продолженію озера Мендзале. И здѣсь бержи, вынутыя изъ дна не высоки. По дорогѣ встрѣчается обширное заведеніе для приготовленія извести, которое было очень полезно для работъ. На 63 километрѣ, въ *Эль-фердана* почва постепенно начинаетъ подыматься и, наконецъ, образуетъ громадную дюнну въ 15 километровъ длиною, оканчивающуюся уже у озера Тимса. Дюнна эта называется порогомъ Эль-Гизръ и есть, судя по нивелировкѣ, самая высокая точка перешейка.

Глубокая выемка въ этомъ мѣстѣ была сдѣлана сначала фелахами, затѣмъ расчичена и углублена до уровня моря, по-

54136

мощью *excavateur*, машины изобрѣтенной г. Кувре. Небольшія драги съ лоткомъ въ 25 метровъ углубили потомъ каналъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, куда поставлены были большія драги, которые выбрасывали вынутый илъ въ шаланды, отвозившіе его въ озеро Тимса, гдѣ онъ складывался на отмеляхъ, такъ какъ глубокія мѣста озера предназначались для образованія измаильскаго порта.

Вслѣдствіе такихъ затрудненій, каналъ имѣетъ въ этомъ мѣстѣ только 60 метровъ ширины по наружной поверхности, сохраняя 22 метра ширины по дну.

Поселеніе *Эль-Гизръ* находится на верхней точкѣ перешейка, т. е. на 33 метра выше уровня моря. Для пѣшеходовъ устроена тутъ деревянная лѣстница, а для лошадей проведена дорога зигзагомъ. Поселеніе состоитъ изъ правильныхъ улицъ и казенныхъ домовъ, окруженныхъ садиками, орошаемыми водою, проведенною водопроводомъ. На концѣ поселенія находится католическая церковь и арабское селеніе съ мечетью, служащей почью маякомъ. Въ Эль-Гизрѣ есть уже гостинница.

На оконечности выемки, передъ озеромъ Тимса, находятся мастерскія компаніи Бореля и Лавалле и дача, устроенная компаніей для хедива, откуда открывается прекрасный видъ на озеро. Неподалеко вспомогательный каналъ ведетъ къ возвышенности, называемой *Plateau des Hyènes*, гдѣ были обширныя каменоломни.

Озеро Тимса занимаетъ площадь въ 30 десятинъ; на сѣверномъ берегу его разбитъ городъ *Измаилія*. Широкая и хорошо вымощенная дорога въ городъ пересѣкаетъ каналъ прѣсной воды и ведетъ къ обширной набережной въ 2 километра длиною, застроенной прекрасными домами. Измаилія, названная такъ въ честь Измаила-паши, городъ чисто французскій, оживленный и быстро развивающійся. Улицы прямы и чисты, въ серединѣ города прекрасный общественный садъ. Населеніе города не есть скопленіе рабочихъ, какъ въ другихъ мѣстахъ канала, оно состоитъ изъ служащихъ, купцовъ и туземцевъ. Число жителей въ Измаилія 5,432, изъ которыхъ 2,887 европейцевъ. По другимъ свѣдѣніямъ, число жителей теперь 8,000.

Измаилія, находясь въ центрѣ канала, на берегу озера, превращеннаго въ обширный глубокій внутренній портъ, имѣетъ сообщеніе съ цѣлымъ свѣтомъ; прѣсноводный каналъ соединяетъ ее съ Ниломъ, т. е. съ Египтомъ, а желѣзная дорога доставляетъ путешественника въ 6 часовъ въ Каиръ и въ 8 часовъ въ Александрію. Тутъ долженъ быть современемъ одинъ изъ важнѣйшихъ торговыхъ городовъ въ мірѣ, потому египетское правительство назначило уже особаго губернатора, а вице-король выстроилъ обширный дворецъ. Климатъ въ Измаилін превосходный. Въ городѣ имѣется обширный водопроводъ, центральное управленіе каналомъ, госпиталь, греческая и католическая церковь, гостинницы, рынки, станція желѣзной дороги, телеграфное и почтовое бюро и проч.

Кромѣ внутренняго порта, озеро Тимса будетъ служить еще и для разъѣзда судовъ, идущихъ съ противуположныхъ сторонъ. Каналъ описываетъ въ этомъ озерѣ кривую линію.

Пройдя озеро Тимса, находимся у подошвы Жебель-Маріамъ, гдѣ начинается обширная туссумская выемка, сдѣланная по большей части ручною работою. Поселеніе *Тусумъ* лежитъ на высокомъ берегу на правой сторонѣ канала.

Слѣдующая за тѣмъ серапеумская выемка, въ 10 километровъ длиною, была однимъ изъ затруднительнѣйшихъ пунктовъ для работъ, она не окончена и до сихъ поръ. *Серапеумъ*, выстроенный на значительной высотѣ, представляетъ чистенькое поселеніе въ садахъ; тутъ имѣются уже гостинница, кафе, магазины и пр.

Серапеумъ и Эль-Гизръ, есть два пункта, гдѣ подвижные пески засыпаютъ каналъ и требуютъ постоянной очистки. Наблюденія показали однако, что количество этихъ песковъ не превосходитъ 30,000 куб. метр. въ годъ, и постоянной работы двухъ обыкновенныхъ драгъ будетъ достаточно для ихъ извлеченія.

Послѣ того, каналъ входитъ въ Горькія озера, имѣющія 40 километровъ длины. Онѣ представляли обширную впадину въ земной поверхности, для превращенія которой въ озеро потребовалось въ теченіи шести мѣсяцевъ полтора милліарда кубич. метровъ воды. На днѣ озеръ находилось нѣсколько солон-

чаковъ и даже обширныхъ пластовъ соли, образовавшихся, вслѣдствіе высыханія, предполагаемаго здѣсь въ древности, залива Краснаго моря. Дѣйствительно встрѣчающіеся тутъ раковины тѣже, что и нынѣ живутъ въ этомъ морѣ. Многіе богословы предполагаютъ также, что въ этомъ мѣстѣ евреи перешли по Красному морю, хотя Шлейденъ довольно основательно, по нашему мнѣнію, доказалъ противное.

Въ части, предоставленной для судоходства въ Горькихъ озерахъ, суда могутъ проходить съ полною скоростью, такъ какъ глубина болѣе 8 метровъ имѣется на пространствѣ шириною въ нѣсколько километровъ.

На восточной части малыхъ Горькихъ озеръ начинается шалуфская выемка. Такъ какъ буреніемъ было доказано въ этомъ мѣстѣ присутствіе на глубинѣ твердой каменистой породы, то было рѣшено, что работы будутъ производиться на открытомъ воздухѣ. Это было весьма кстати, такъ какъ камни, взорванные затѣмъ порохомъ, въ случаѣ углубленія этой части канала драгами, представили бы почти непреодолимыя затрудненія. Всего было вынуто 30,000 куб. метровъ камня. Для облегченія работъ было устроена особая система наклонныхъ плоскостей, по которымъ двигались вагоны, приводимые въ движеніе локомобилями на безконечныхъ цѣпяхъ.

Разстояніе въ 20 километровъ отъ поселенія *Шалуфъ* до Суэза представляетъ равнину совершенно гладкую и возвышающуюся очень мало надъ поверхностью моря. Большая часть канала въ этомъ мѣстѣ работалась руками; а драги, введенныя туда чрезъ прѣсноводный каналъ, только докончили работу. Это избавило отъ неудобствъ, которыя имѣла бы работа драгъ отъ приливовъ и отливовъ Краснаго моря. На протяженіе нѣсколькихъ верстъ въ этой части канала были встрѣчены мягкія каменныя породы.

Суэзъ. До начала работъ по каналу, Суэзъ былъ арабскимъ городкомъ съ 4,000 жителей, потерянный въ пескахъ пустыни. Небольшое оживленіе проявлялось въ этомъ городѣ только во время прихода индѣйскихъ пароходовъ. Въ городѣ былъ совершенный

недостатокъ прѣсной воды и припасы, привозимые изъ Каира, обходились очень дорого.

Прѣсноводный каналъ совершилъ чудесное превращеніе. Европейскій городъ выросъ мгновенно возлѣ арабскаго города, и число жителей быстро возросло до 25,000. И до сихъ поръ оба города непохожи одинъ на другой: арабскій представляетъ скопленіе дрянныхъ домишекъ, узкихъ, грязныхъ и вонючихъ улицъ и лавчонокъ, куда свѣтъ проникаетъ только въ двери. Европейская часть, и особенно улица Кольмаръ, имѣетъ видъ большаго оживленнаго города. Но если по наружности Суэзъ улучшается, то въ нравственномъ отношеніи это одинъ изъ самыхъ сомнительныхъ городовъ въ мірѣ.

Проведя прѣсную воду, г. Лессепсъ создалъ въ Суэзѣ новый городъ, а окончаніе канала открываетъ ему блестящую будущность. Въ виду этого, египетское правительство предприняло обширныя работы: докъ, два порта, набережную, жете, прекрасно исполняемыя компаніей Дюссо.

Какъ начало морскаго канала, Суэзъ призванъ играть важную роль во всемірной торговлѣ, но новый городъ не будетъ увеличеніемъ стараго Суэза, который находится въ трехъ верстахъ отъ устья канала. Положеніе перваго заранѣе начертано на отмели, образовавшейся у новоустроеннаго порта и выхода канала въ море. Къ тому же воздухъ въ этомъ мѣстѣ, хорошо провѣтриваемомъ, гораздо здоровѣе, чѣмъ въ старомъ Суэзѣ, выстроенномъ на складѣ различныхъ остатковъ.

Суэзская компанія поставила на свой счетъ памятникъ лейтенанту Уэйгорну, первому, какъ мы выше видѣли, оцѣнившему истинное значенію Суэза. Рейдъ Суэза обширенъ и безопасенъ; онъ свободно можетъ помѣстить 500 судовъ различной величины; въ какое угодно время, суда могутъ свободно входить и выходить изъ рейда.

Вице-король имѣетъ въ Суэзѣ дачу, откуда можно любоваться превосходнымъ видомъ на море.

Портъ Ибрагимъ, начатый 1 ноября 1866 года, будетъ оконченъ только въ 1871 году. Два значительные обвала почвы немного повредили успѣху работъ. Около порта устроена

станція желѣзной дороги, соединяющей его съ Суэзомъ и идущей въ Измаилію, Каиръ и т. д. Около порта имѣется гостиница. Въ Суэзѣ живетъ губернаторъ и начальникъ полиціи, имѣются таможня, телеграфъ почтовое бюро, карантинъ, 2 госпиталя, нѣсколько школъ, семь мчетей, церкви: греческая, англиканская и католическая, прекрасныя гостиницы, кафе, бани, публичная библіотека и проч.

О положеніи суэзскаго канала для мореплаванія, въ эпоху его открытія, наилучшія свѣдѣнія можно было извлечь изъ изданнаго отдѣльной брошюрой, рапорта *C.S Nares*, командира корвета *Newport*, представленнаго англійскому адмиралтейству; отчетъ этотъ подтверждается и наблюденіями русскаго клипера «Яхонтъ» и изслѣдованіями прусскаго корвета «Гіерта». Мы приводимъ рапортъ г. Нереса почти цѣликомъ, въ виду его неоспоримой важности.

Входъ въ Портъ-Саидъ. Берегъ у Портъ-Саида необыкновенно пологъ, за три мили его уже не видно; маякъ, городъ и суда, единственныя предметы видимые издали. Входъ въ каналъ указываютъ два обелиска, они имѣютъ характеръ временной, потому что выстроены изъ дерева. Въ 6 миляхъ къ западу, берегъ узнается по башнѣ Гемплети, низкому четырехъугольному зданію, уединенно стоящему на низменномъ песчаномъ берегу. На востокъ отъ порта столь же низменный берегъ неимѣетъ никакихъ видимыхъ признаковъ.

Теченія. Теченіе по берегу Средиземнаго моря весьма неопредѣленно. Обыкновенно идетъ оно по вѣтру, соскоростью отъ $^1/_2$ до $1^1/_2$ узловъ, и направляется преимущественно на востокъ. Вслѣдствіе теченій и низменныхъ береговъ, нужно быть очень осторожнымъ при приближеніи къ порту.

Рейдъ Порта-Саида. Портъ образованъ двумя брекваторами изъ искусственныхъ камней, упирающимися въ песчаный берегъ. Внутри жете, портъ постоянно заносится пескомъ, приносимымъ въ большомъ количествѣ морскимъ теченіемъ, просачивающимся сквозь многочисленныя отверзтія въ камняхъ жете и падающимъ на дно въ спокойныхъ водахъ бассейна. Въ портѣ вычистили безопасный проходъ въ 26 футовъ

глубины во внутреннія бассейны, параллельно западному жете, въ 200 сажень ширины. Этотъ каналъ обозначенъ съ востока черными бакапами, а съ запада красными бакапами. Можно надѣяться, что управленіе канала будетъ содержать всегда въ порядкѣ этотъ проходъ. Внутреннія бассейны имѣютъ 26 футовъ глубины, они достаточны для предполагаемаго размѣра торговли; во всякомъ случаѣ, мѣсто позволяетъ всегда значительно ихъ, расширить когда понадобится.

Маяки. На оконечности каждаго жете есть огни, красный на западномъ и зеленый на восточномъ. Портъ—саидскій маякъ—башня изъ бѣлаго камня въ 180 футовъ вышины, находящаяся на оконечности берега у западнаго брекватера. Маякъ этотъ имѣетъ сильный бѣлый свѣтъ и виденъ за 18 миль.

Сигналъ лоцмана. Лоцманскія суда имѣютъ синіе флаги.

Якорная стоянка. Лучшая якорная стоянка въ 6 брассовъ глубины находится между краснымъ огнемъ и большимъ маякомъ, или у вершины западнаго жете, немного далѣе отъ каждой стороны маяка. Грунтъ гавани очень хорошій. Мель, покрытая 12 футами, воды образовалась на восточной сторонѣ гавани; линія отъ зеленаго огня къ большому маяку проходитъ по западной сторонѣ мели. Отъ нея ясно видны оба огня. При входѣ нужно остерегаться отмели, образовавшейся на наружной сторонѣ на оконечности западнаго жете. Въ ноябрѣ 1369 г., было 6 брассовъ въ $^1/_2$ мили отъ оконечности жете со знаками для якорной стоянки.

Входъ въ каналъ. Входъ въ каналъ очень удобно расположенъ на внутренней оконечности бассейновъ.

Отъ Порта Саида до Кантары, $24^1/_6$ мили. Обыкновенная глубина этого пространства отъ 26 до 29 футовъ; сейчасъ же къ югу отъ поселенія Капъ есть отмель, покрытая 24 футами воды, а въ одной мили къ сѣверу отъ Кантары, противъ 43 километра, отмель въ 23 фута. На всемъ этомъ пространствѣ, за исключеніемъ $^1/_6$ мили, кромѣ поселеній, гдѣ почва нѣсколько возвышена, каналъ проходитъ по мѣстности ровной, сырой и песчаной, которая на восточной сторонѣ немного выше уровня воды, а на западной сторонѣ немного ниже, почему она всегда

заливается тутъ разливомъ Нила, котораго илъ укрѣпляетъ пески. Въ этой части канала нѣтъ обваловъ, и ее можно считать оконченною. Илъ, выброшенный на берега, затвердѣлъ, онъ плотенъ, черенъ и содержитъ много песку; не имѣя перерывовъ, насыпь служитъ защитою каналу отъ озера Мендзале.

Отъ Кантары до сѣверной оконечности озера Балла, на пространствѣ $2^{1}/_{3}$ миль, каналъ проходитъ черезъ песчаные холмы въ 20 и 30 футовъ высоты и 26 и 28 футовъ глубины; эта часть канала окончена, но она подвержена значительному заносу пескомъ, когда дуютъ сильные вѣтры.

Озеро Балла, 7 миль. Для канала сдѣлана выемка, глубина которой измѣняется отъ 19 до 24 футовъ, потому тамъ работаютъ еще драги. Въ этой части канала происходятъ постоянныя измѣненія глубины, вслѣдствіе характера бержъ, по обоимъ сторонамъ состоящихъ изъ необыкновенно мелкаго песку, который не въ состояніи противиться приливамъ и отливамъ изъ канала въ озеро и обратно; большія количества песка увлекаются водою и заносятъ дно канала.

Отъ озера Балла до озера Тимса, 8 миль. Въ этой части песчаные холмы достигаютъ 40 футъ высоты. Глубина канала измѣняется отъ 22 до 24 футовъ, но здѣсь работаютъ еще драги въ самыхъ мелкихъ мѣстахъ. Вся эта часть канала подвержена заплыванію отъ песковъ. Въ четырехъ миляхъ, около Эль-Гизра, каналъ проведенъ въ слоѣ мягкаго песчаника и известняка. Кривыя съ малыми радіусами, которыя описываетъ здѣсь каналъ, совпадаютъ съ рельефомъ почвы. Суда проходятъ безъ затрудненія.

Измаилія, озеро Тимса. Мѣсто центральной гавани канала избрано очень удачно. Въ настоящее время въ серединѣ озера всего 22 фута глубины, но драги вскорѣ углубятъ эту гавань.

Отъ озера Тимса до Туссума глубина мѣняется отъ 22 до 27 футовъ, кромѣ отмели у входа, покрытой только 20 футами воды. Бержи, вынутыя изъ канала и состоящія изъ мелкаго песку, такого же какъ и въ озерѣ Балла, не имѣютъ достаточнаго сопротивленія, чтобы образовать плотину, между каналомъ и разливомъ озера, и мѣшать песку засорять проходъ. Каналъ

впрочемъ такъ широкъ въ этомъ мѣстѣ, что драги могутъ работать, *не препятствуя проходу судовъ.*

Отъ Туссума до сѣвернаго входа въ Горькія озера. Въ этой части каналъ проходитъ слой песчаника на глубинѣ 22 или 24 футовъ, кромѣ одного пункта, въ 1 милѣ къ югу отъ Серапеума, гдѣ существуетъ узкій каменный рифъ, покрытый только 18 футами воды. Здѣсь идутъ дѣятельно работы и препятствіе это скоро побѣдится *). На южной части этого отдѣленія ширина мала и недостаточна. Каналъ подверженъ здѣсь сильному запосу отъ песковъ. Судя по отваламъ на бержахъ, видно, что узкая каменная гряда поперегъ канала встрѣчена еще недавно.

Отъ сѣверной части Горькихъ озеръ до южнаго маяка, $9^1/_2$ миль. Въ озерѣ направленіе глубокой воды, на одной съ половинѣ мили отъ выхода, обозначено съ восточной стороны маякомъ, поддерживаемымъ желѣзнымъ столбомъ въ 40 футъ высоты, выкрашеннымъ краскою красною. Огонь маяка бѣлый и виденъ за 10 или 12 миль. Каналъ прорытъ, чтобы идти до глубокой воды, на глубинѣ 24 и 29 футъ. Она хорошо обозначена съ каждой стороны желѣзными вѣхами въ 15 футовъ вышины съ желѣзными шарами въ 3 фута въ діаметрѣ на вершинѣ. Во время торжественнаго открытія, каждая вѣха была освѣщена, но неизвѣстно будетъ ли это освѣщеніе и въ обыкновенное время. Граница глубокой воды на южной сторонѣ обозначена очень ясно, съ восточной стороны маякомъ, подобнымъ тому, что и на сѣверной сторонѣ, а съ западной баканами. Можно идти по прямой линіи между двумя маяками (разстояніе 8 миль), не встрѣчая глубину менѣе 22 футовъ, а, идя ближе къ западному берегу озера, можно найдти глубину и до 26 футовъ.

Отъ южнаго маяка до окончанія Горькихъ озеръ, $10^1/_3$ миль. Такъ какъ озеро въ этомъ мѣстѣ очень мелко, то въ немъ прорыли выемку, дающую 26 до 27 футовъ глубины. Проходъ ясно обозначенъ желѣзными вѣхами (отъ 4 до 6 на каждую милю), такими же, какъ и въ сѣверной части озера.

---

*) По послѣднимъ извѣстіямъ рифъ около Серапеума уничтоженъ.

Отъ Горькихъ озеръ до Суэзскаго залива. Эта часть канала совершенно окончена, съ крѣпкими бержами и глубиною въ 26 до 30 футовъ при отливѣ Она подвержена заносамъ пескомъ. Въ Шалуфѣ выемка прошла по песчанику, куски котораго тверды и конгломератовидны. Къ югу отъ сѣверной широты 30°6, каналъ проходитъ снова по дюнамъ; онъ увеличивается затѣмъ въ ширину; насыпи по бокамъ очень высоки. Въ Мадама бержи состоятъ изъ плотнаго ила, или мягкой глины.

Отъ Суэзской лагуны до двухъ красныхъ огней у выхода въ море. Эта часть канала неокончена, бержи состоятъ изъ песку, буреніе было неравномѣрно, глубина мѣняется отъ 21 до 26 футовъ. На этомъ пунктѣ идетъ дѣятельная работа. У входа выложили прочную каменную стѣну, вдоль западнаго берега, но ее нужно поднять и продолжить. Точно также нужно выложить камнемъ и восточный берегъ, гдѣ на откосѣ ясно видны слѣды размыва снаружи и засоренія на глубинѣ канала.

Отъ красныхъ огней до Суэзскаго залива, $1^{3}/_{4}$ мили. Можно сказать, что южная оконечность канала продолжается на $1^{3}/_{4}$ мили далѣе красныхъ огней, проходя Суэзскую бухту, новый докъ и работы на рейдѣ и продолжаясь въ заливѣ. Даже при отливѣ, здѣсь не менѣе 27 футовъ глубины. При приливѣ, большое количество песка, вымытаго изъ песчаной восточной бержи у входа, приносится въ каналъ, но безъ сомнѣнія примутъ мѣры для отстраненія этого неудобства. Противъ этого мѣста устроенъ уже въ морѣ брекватеръ Входъ въ каналъ обозначенъ краснымъ огнемъ съ западной стороны, на крайней сторонѣ построекъ новой гавани, и зеленымъ огнемъ на выдающейся точкѣ брекватера. Оба огня въ настоящее время подняты на столбахъ. Кромѣ этихъ знаковъ, каналъ обозначенъ рядомъ бакановъ, красныхъ съ запада, бѣлыхъ съ востока.

Теченіе въ каналъ въ сѣверной части канала. Теченіе въ каналѣ зависитъ отъ измѣненія уровня Средиземнаго моря. Судя по берегу, видно что вода въ каналѣ повышается и понижается на футъ. Теченіе и повышеніе воды уменьшаются, по мѣрѣ удаленія отъ входа. Въ озерахъ Тимса и верхнемъ Горькомъ нѣтъ ни замѣтнаго теченія, ни прилива.

Приливъ въ каналъ у Суэза. Приливъ чувствуется отъ Суэза на 4 мили къ сѣверу, до южной оконечности Горькихъ озеръ. Теченіе начинается чрезъ 2 или 3 часа послѣ отлива въ Суэзѣ. Веспою приливъ подымается въ Суэзсѣ на 6 футовъ, въ Мадама на 2 фута, въ Шалуфѣ на 1½ фута и ½ фута у входа въ южную часть Горькихъ озеръ. Въ Кабитъ нѣтъ ни прилива, ни отлива. Огромное Горькое озеро и Суэзскій заливъ съ его волнами не позволятъ никогда приливу распространяться на большемъ пространствѣ. При сильномъ южномъ вѣтрѣ въ Суэзскомъ заливѣ, вода подымается у оконечности залива на 8 и 9 футовъ, и можетъ до извѣстной степени имѣть вліяніе на состояніе воды въ каналѣ. За два или за три часа до прилива въ Суэзѣ; отливъ идетъ въ Шалуфѣ со скоростью 1½ узла въ часъ и, постепенно усиливаясь, достигаетъ въ Мадама скорости въ 2½ узла; цвѣтъ воды при этомъ сильно измѣняется. Отправляясь изъ Суэза за часъ до отлива, судно войдетъ въ озера ранѣе, чѣмъ его достигнетъ волна прилива; такимъ образомъ оно будетъ имѣть спокойное море, во время перехода.

Встрѣча судовъ. На каждыхъ 5 или 6 миляхъ разстоянія небольшое разширеніе канала (gare d'evitement) позволяетъ судну остановиться, чтобы легче пропустить мимо себѣ другое судно. На всемъ пути суда легко могутъ пройдти одно возлѣ другаго, при помощи завоза; но они не могутъ сдѣлать этого не остановившись, иначе рискуютъ стать на мель и задержать судоходство въ каналѣ.

Время, необходимое для перехода по каналу. Отдѣльное судно можетъ совершить переходъ въ 14 или 16 часовъ, и два небольшихъ судна, вошедшія съ двухъ концовъ канала, могутъ разойтись, не уменьшая своей скорости. Но нѣтъ возможности провести въ сутки поѣздъ изъ судовъ большаго тоннажа. Озеро Тимса и городъ Измаилія удобно расположены и приспособлены для остановки судовъ. По всей вѣроятности, суда будутъ входить одновременно съ двухъ концовъ канала, такимъ образомъ, чтобы къ ночи стать на якорѣ въ озерѣ Тимса, и отправиться на слѣдующее утро по назначенію. Слѣдовательно, счи-

тая 8 часовъ на переходъ каждой половины канала и 12 часовъ на остановку у Измаиліи, переходъ будетъ совершаться въ 28 часовъ. Въ полнолуніе судно, хорошо управляемое, которое войдетъ въ каналъ вечеромъ и прійдетъ въ Измаилію рано утромъ, чтобы присоединиться къ поѣзду судовъ, можетъ сдѣлать переходъ въ 16 или 20 часовъ. Для поѣзда изъ двухъ или 3 судовъ, и безъ остановки на ночь, переходъ будетъ около 18 часовъ.

Вредъ, причиняемый каналу проходомъ пароходовъ. Нѣтъ сомнѣнія, что каждое судно своимъ проходомъ повреждаетъ бержи канала; но винтовое судно, идущее со скоростью 5 или 6 узловъ въ часъ причинитъ ничтожное поврежденіе, исключая мѣстъ въ лагунахъ, гдѣ откосы образованы изъ мелкаго песка. *Pera*, огромный колесный пароходъ, шедшій во время торжества со скоростью 8 узловъ, разводилъ волны по всему каналу и сдѣлалъ значительныя поврежденія, а волны его заливали пристани; потому суда большой вмѣстимости должны будутъ имѣть скорость гораздо меньшую, нежели небольшія суда.

Вредъ, причиняемый судами, становящимися на мель. Если судно сядетъ на мель гдѣ либо, кромѣ мѣстности около Суэза, гдѣ существуетъ приливъ, то оно потеряетъ только свою очередь, не причинивъ себѣ какого либо вреда, такъ какъ на днѣ канала въ томъ мѣстѣ, гдѣ онъ идетъ по песчанику образовался уже порядочный слой мягкаго песку. Въ части канала около Суэза, подверженной приливу, судно, идущее по волнѣ, если станетъ на мель, рискуетъ быть повернуто поперегъ канала, теченіемъ ударяющимся о бортъ судна со скоростью 2 узловъ. Порывомъ вѣтра поперегъ канала судно будетъ прибито къ бержѣ, но безъ особаго для себя вреда.

Лоцмана и навигація. Лоцмана на каналѣ быстро пріобрѣтутъ необходимую опытность, бросая постоянно лотъ по обѣимъ сторонамъ канала. Вообще нѣтъ серьезныхъ затрудненій къ плаванію по каналу, и къ тому, чтобы держаться его середины. Если образуется отмель, то ее сейчасъ же откроютъ, и имѣются всѣ средства для очистки. Предосторожности для плаванія необходимы тѣже, что и на всякой рѣкѣ, съ тою разницею, что

кривыхъ здѣсь очень мало и плаваніе удобнѣе, такъ какъ каналъ представляетъ почти прямую линію.

Занось песками. На протяженіи 35 миль каналъ подверженъ заносу летучихъ песковъ. Указываютъ на ураганъ (6-й силы), который поднялъ вихрь песка, вродѣ тумана, отъ котораго страдали глаза; при такомъ вѣтрѣ въ кривыхъ судно едва ли бы удержалось въ каналѣ. Такъ какъ по западной сторонѣ канала проведенъ каналъ прѣсной воды, то по всей вѣроятности, когда не будетъ надобности употреблять ее для питанія столькихъ паровыхъ машинъ, воду эту приспособятъ къ обливанію бержъ морскаго канала для ихъ укрѣпленія *).

Настоящее положеніе канала. На протяженіи 86½ миль, 65 миль канала были совершенно окончены. На остальныхъ 21½ миляхъ продолжалась работа и землечерпаніе. На пяти миляхъ, въ самыхъ дурныхъ мѣстахъ озера Балла и на югѣ озера Тимса, драги должны быть въ постоянномъ дѣйствіи, развѣ найдутъ способъ укрѣпить достаточно бержи, чтобы не дать просачиваться черезъ нихъ водѣ. Въ отдѣленіи Серапеума рифъ, покрытый 18 футами воды, будетъ вскорѣ уничтоженъ. За исключеніемъ 10 миль, на всемъ каналѣ 24 фута глубины. Такимъ образомъ, суда съ осадкою въ 17 футъ могутъ легко проходить и теперь безъ паузки, а когда уничтожится препятствіе въ Серапеумѣ, то каналъ сдѣлается доступнымъ и для судовъ съ осадкою въ 20 футовъ. Самое большое судно, прошедшее черезъ каналъ безъ разгрузки, было *Peluse*, имѣющій 250 футовъ длины и 16 футовъ осадки. Многія суда сѣли на мель во время торжества, но легко были сняты, и причиною всего было скорѣе желаніе 40 или 50 капитановъ пройдти ранѣе одинъ другаго, нежели недостатки самаго канала.

Опасенія, вызванныя во Франціи неблагопріятными отзывами о суэзскомъ каналѣ, заставили редакцію газеты «Liberté» послать довѣреннаго корреспондента освидѣтельствовать положеніе ра-

---

*) Съ этою цѣлью можно обсадить берега канала различными, укрѣпляющими песокъ, растеніями.

ботъ на каналѣ. По его подробнымъ отчетамъ видно, что показанія капитана Нереса вполнѣ достовѣрны.

Согласно данной намъ Комитетомъ инструкціи, мы представляемъ ниже очеркъ всѣхъ учрежденій, имѣющихъ связь съ суэзскимъ каналомъ и торговлею по немъ. Перечисленіе пароходныхъ линій и т. п. избавитъ насъ отъ дальнѣйшаго упоминанія объ этомъ предметѣ, при разсмотрѣніи различныхъ портовъ Краснаго моря и Индѣйскаго океана.

На первомъ планѣ стоитъ конечно устройство транзита и перевозки грузовъ по каналу. Центральное управленіе этимъ дѣломъ (*Direction du service du transit et transport*) сосредоточено въ Измаиліи, тамъ же имѣются счетное и техническое бюро; затѣмъ три главныхъ агенства (*agence principale*) находятся въ Портъ Саидъ, Измаиліи и Суэзѣ. Въ Портъ Саидъ имѣется еще особое управленіе движеніемъ (*service de la traction*). Въ каждомъ изъ большихъ городовъ земнаго шара суэзское транзитное управленіе имѣетъ уже своихъ агентовъ. Въ Россіи таковыя заведены въ Петербургѣ, Москвѣ, Одессѣ и Варшавѣ.

Для плаванія судовъ по каналу изданы нижеслѣдующія правила:

§ 1. Плаваніе по суэзскому каналу дозволено судамъ всѣхъ національностей, съ условіемъ сидѣть въ водѣ не болѣе 7 метровъ 50 сантиметровъ *), такъ какъ въ каналѣ всего 8 метровъ глубины. Паровыя суда могутъ идти по каналу при помощи своего двигателя. Парусные суда менѣе 50 тоннъ вмѣстимости должны быть буксируемы пароходами суэзской компаніи. Пароходы, желающіе идти на буксиръ, входятъ въ особое соглашеніе. Каждое судно должно имѣть собственные причалы (amarres).

§ 2. На первое время скорость судовъ, идущихъ въ каналѣ, опредѣлена въ 10 километровъ въ часъ.

---

*) Это заявленіе, какъ извѣстно, поставило общество въ непріятную необходимость разгружать и нагружать на свой счетъ огромные коммерческіе пароходы и военные фрегаты, которые, положившись на объявленіе компаніи, пришли къ каналу.

§ 3. Всякое судно, болѣе 100 тонпъ вмѣстимости, должно будетъ, идя по каналу, брать лоцмана отъ кампаніи, который подастъ совѣты, но вся отвѣтственность за ходомъ и маневрами судна остается на капитанѣ.

§ 4. Если судно, желая идти по каналу, входить въ порта: Сандъ или Суэзъ, то капитанъ долженъ отправиться въ бюро транзита и уплатить всѣ сборы: транзитные, буксирные и стоянковые, послѣдніе въ случаѣ простоя судна. Ему выдается квитанція, служащая оправдательнымъ документомъ. Онъ обязанъ дать свѣдѣнія о названіи и флагѣ судна, имени капитана, имени судохозяина или судонаемщика, портѣ, откуда судно вышло, портѣ, куда оно назначается, осадкѣ судна, числѣ пасажировъ, и грузовой вмѣстимости, сообразно законному измѣренію (*jauge légale*), засвидѣтельствованному офиціальнымъ документомъ своего правительства.

§ 5. Получивъ свой номеръ, квитанцію, служащую открытымъ листомъ, и принявъ лоцмана, судно занимаетъ назначенное ему мѣсто для устройства поѣзда.

§ 6. Всякое судно, готовящееся войдти въ каналъ, должно имѣть реи поднятыми. Оно должно имѣть два якоря, одинъ спереди, другой сзади, чтобы имѣть возможность стать на якорь по первому приказанію лоцмана.

§ 7. a) Всякое судно, во время перехода, должно имѣть на буксирѣ шлюбку съ готовымъ причаломъ, чтобы, въ случаѣ надобности, быть въ состояніи быстро закрѣпить причалъ на одну изъ свай на берегу канала. b) Капитанъ обязанъ имѣть людей на вахтѣ днемъ и ночью, чтобы быть въ состояніи обрубить причалъ по первому приказанію. c) Ночью суда зажигаютъ огни и имѣютъ на носу часовато. d) Всякій пароходъ, буксирный и др., обязанъ свистѣть при проходѣ крпвыхъ, приближеніи къ судамъ, которыхъ онъ минуетъ или обгоняетъ, или при встрѣчѣ съ драгами и др. машинами, которыя онъ можетъ встрѣчать въ каналѣ. e) Если два судна, идущіе по разнымъ направленіямъ, встрѣтятся, то должны умепьшить ходъ и приблизиться къ берегу, или остановиться по указанію лоцмана. f) Если судно должно обогнать другое судно, идущее въ томъ же направ-

лепіи, то должно дать ему сигналъ. Судно, идущее меньшимъ ходомъ, должно прижаться къ берегу и умепьшить свою скорость.

§ 8. a) Суда, которыя почему либо принуждены остановиться въ каналѣ, должны будутъ стать у подвѣтреннаго откоса и притянуться съ двухъ концовъ. b) Въ случаѣ необходимой остановки, не доходя до разъѣзда (до котораго суда всегда должны стараться дойти), капитанъ сейчасъ же подаетъ сигналъ, а ночью ставитъ огни спереди и сзади. c) При потопленіи, агенты компаніи имѣютъ право предписывать всѣ способы для поднятія судна, и, въ случаѣ нужды, подымаютъ судно насчетъ виновнаго, сообразно причинамъ несчастія.

§ 9. Запрещается капитанамъ: a) бросать якорь въ каналѣ, исключая особой необходимости, и безъ согласія лоцмана, b) выбрасывать въ каналъ балластъ, золу, шлаки и что либо подобное, c) въ случаѣ, если какой нибудь предметъ упадетъ съ судна въ каналъ, заявляется о томъ лоцману, который увѣдомляетъ ближайшаго агента компаніи, d) безъ помощи агентовъ не позволяется капитанамъ отыскивать вещей, упавшихъ въ каналъ, и спасеніе вещей, упавшихъ въ каналъ, совершается во всякомъ случаѣ насчетъ капитана, которому вещи возвращаются только по уплатѣ означенныхъ расходовъ.

§ 10. Капитаны обязываются, получивъ прежде входа въ каналъ, копію съ этого регламента, исполнять оный въ точности, со всѣми проистекающими изъ него послѣдствіями.

§ 11. Пошлины въ каналѣ: транзитныя, буксирныя и стояночныя, взимаются по дѣйствительной грузовой вмѣстимости корабля. Впредь до новаго распоряженія, грузовая вмѣстимость основывается на офиціальныхъ документахъ судна. Транзитная пошлина за пространство отъ одного моря до другаго равна 10 франковъ съ каждой тонны водоизмѣщенія, и 10 франковъ съ каждаго пассажира, уплачиваемыхъ при входѣ въ Портъ-Саидъ или Суэзъ. Пошлина буксирная опредѣляется въ 2 фр. съ тонны. Пошлина за стоянку въ Портѣ-Саидѣ, Измаиліи и передъ новымъ Суэзомъ, на мѣстѣ, назначенномъ капитаномъ надъ портомъ, послѣ первыхъ 24 часовъ, неболѣе 20 дней, опре-

дѣляется по 5 сантимовъ съ судна и тонны. Лоцманскія пошлины за проходъ судна взимаются, сообразно съ осадкою корабля, слѣдующимъ образомъ:

	до 3	метровъ	5	франковъ	за	каждый	дециметръ	
отъ 3	»	4 1/2	»	10	»	»	»	
» 4 1/2	»	6	»	15	»	»	»	
» 6	»	7 1/2	»	20	»	»	»	

Всякій дециметръ осадки платитъ пропоріонально, сообразно категоріи, къ которой относится судно. Лоцманъ, остающійся на судахъ, во время простоя, получаетъ 20 фран. въ день. Суда, идущія на буксирѣ, пользуются 25% сбавки съ лоцманскихъ пошлинъ.

Для буксированія судовъ по каналу, компанія располагаетъ на первое время слѣдующими средствами: 35 пароходовъ въ 35 паровыхъ силъ, занимавшіеся до сихъ поръ транспортировкой ила, 9 пароходовъ въ 25 силъ, исполнявшихъ до сихъ поръ транзитную службу, и 1 большой буксирный пароходъ, работавшій въ Портѣ Сандѣ; кромѣ того, приготовлены четыре большихъ буксирныхъ парохода въ 120 силъ (которые могутъ производить, въ случаѣ нужды, работу 400 и 500 пар. силъ); всего 52 буксира. Суда выше 500 тоннъ водоизмѣщенія будутъ буксируемы отдѣльно, суда меньшаго тоннажа будутъ составлять поѣзды, буксируемые однимъ пароходомъ.

Для руководства капитанамъ и лоцманамъ, издана управленіемъ канала подробная морская карта канала, составленная инженеромъ Ларуссомъ; цѣна ей 10 франковъ.

Кромѣ наблюденія за навигаціей, сборомъ пошлинъ и буксированіемъ судовъ, компанія беретъ на себя и перевозку и доставку товаровъ по каналу изъ Порта Сандъ въ Суэзъ и обратно на своихъ судахъ, но она не берется за отправку товаровъ въ другіе порты.

За доставку товаровъ всякаго рода изъ Суэза въ Портъ Сандъ платится 20 франковъ съ тонны; за доставку изъ Порта Санда въ Суэзъ платится: за товары 25 франковъ съ тонны, а за каменный уголь 20 франковъ, за тонну въ 1000 киллограм-

мовъ. Расходы по доставкѣ товаровъ въ Измаилію и т. п. пункты разсчисляются сообразно поверстному разстоянію.

Уплата за тонну дробится на части не менѣе, какъ въ 100 килограмовъ. Коносаментъ стоитъ 20 сантимовъ. Тонна товаровъ исчислена теперь въ 1000 килограмовъ вѣсу. По объему перевозятся: модные товары, лѣсъ и дерево, пустыя бутылки, издѣлія изъ папки, пухъ, губки, хмѣль, пробки, мебель, кожанныя издѣлія и пр. товары, имѣющіе менѣе 300 килограмовъ вѣсу въ тоннѣ. Не перевозятся товарныя мѣста болѣе 30 метровъ длины и 8 метровъ ширины. За машины, вѣсомъ болѣе 8000 килограмовъ, цѣна за доставку опредѣляется по особому условію.

Кромѣ того, по каналу ходятъ небольшіе пароходы компаніи, перевозящіе пассажировъ. Новый тарифъ этой перевозки не былъ еще при насъ изданъ. Товары, не взятые чрезъ 24 часа, послѣ доставки, платятъ за складъ по 20 сантимовъ за каждое мѣсто и день. Отправляя товары, нужно уплатить впередъ и всѣ расходы по выгрузкѣ и погрузкѣ по слѣдующему тарифу: За тонну, выгружаемую и погружаемую въ Портѣ Саидъ, товаровъ 2 фр. 75 сант, машины или части машинъ болѣе 8000 килогр. по взаимному соглашенію, за лошадь, быка, пять барановъ или козъ 2 фр. 75 сант.; въ Суэзѣ за выгрузку тонны: на пристани агентства 1 фр. 25 сант., на набережной Суэза 1 фр. 75 сант, на набережной внутренней гавани 2 фр., за перегрузку на рейдѣ 3 франка.

Товары, идущіе по каналу транзитомъ, никакимъ таможеннымъ пошлинамъ въ настоящее время не подвергаются. Товары, поступающіе на внутреннее потребленіе Египта, подвергаются тѣмъ же таможеннымъ формальностямъ, что и прочіе товары, привозимые въ другіе египетскія порты. Потому мы отлагаемъ разсмотрѣніе египетскихъ таможень и таможенныхъ пошлинъ до общаго обозрѣнія торговли Египта.

Карантины, столь необходимые въ тѣхъ мѣстахъ, въ виду частаго занесенія холеры, а иногда и чумы, поклонниками, идущими изъ Индіи и Аравіи, устроены въ Портѣ Саидѣ и Суэзѣ; они управляются интендантствами, подчиненными международному карантинному правленію въ Александріи *(Intendance*

générale sanitaire), состоящему изъ депутатовъ большей части европейскихъ государствъ. Наиболѣе имѣетъ важности карантинъ суэзскій *). Въ настоящее время суда карантина не выдерживаютъ, но получаютъ практику, за что уплачивается во всѣхъ портахъ Египта по 5 франковъ съ судна. Въ случаѣ холеры, суда выдерживаютъ въ Суэзѣ карантинъ изъ пяти дней (изъ которыхъ два въ движеніи). Карантинъ устроенъ у такъ называемыхъ источниковъ Мойсея, въ 10 верстахъ къ востоку отъ Суэза. Новый карантинъ устроенъ тамъ же, но, для облегченія высадки пассажировъ, египетское правительство устроило жете, въ версту длиною, съ дебаркадеромъ на концѣ. Небольшіе пароходы въ $^3/_4$ часа доставляютъ желающихъ въ Суэзъ и обратно. Близъ карантина имѣются гостиницы.

Дурное освѣщеніе береговъ Египта составляло постоянную жалобу мореплавателей. До сихъ поръ только маякъ перваго класса въ Александріи, временной маякъ въ Портѣ Сандъ и маяки Краснаго моря удовлетворяли нѣсколько своему назначенію, хотя и не вполнѣ На Красномъ морѣ имѣется: маякъ въ Суэзѣ третьяго класса, на западномъ берегу Суэзскаго залива, въ Софорона (1 класса), на островѣ Ашрафа (1 класса), на островѣ Дедалосъ (1 класса) и въ Перимѣ (1 кл.). Всѣ маяки перваго класса видны за 15 морскихъ миль. Для отстраненія несчастій, такъ многочисленныхъ на египетскихъ берегахъ, и облегченія входа въ суэзскій каналъ, египетское правительство устроило теперь на Средиземномъ морѣ четыре маяка перваго класса съ огнемъ, видимымъ на разстояніи 20 миль. Общество *Forges et chantiers de la Seyne* построило маяки въ Розетѣ, на мысѣ Бурлосъ и Даміетѣ, а общество *Bétons Coignet* маякъ въ Портѣ Сандъ. Всѣ эти маяки освѣщены съ 1 января 1870 года. О крайней необходимости новыхъ маяковъ на Красномъ морѣ, мы скажемъ еще ниже, при описаніи плаванія по этому морю.

Суда, совершившія значительный переходъ по Атлантическому океану и Средиземному морю, а въ особенности, идущія изъ Тихаго океана и Индѣйскаго моря, будутъ встрѣчать без-

*) Поговариваютъ о перенесеніи карантина въ Аденъ или Перимъ.

прерывно необходимость въ капитальныхъ исправленіяхъ. Для этого они могутъ пользоваться, на Средиземномъ морѣ, плавучимъ докомъ въ Александріи, а на Красномъ морѣ докомъ египетскаго правительства (Bassin de Radoub), выстроеннымъ инженеромъ Штеклиномъ, по порученію компаніи Дюссо, у новаго Суэза. Докъ этотъ имѣетъ 140 метровъ длины, 30 метровъ ширины по дну и 12 метровъ глубины; слѣдовательно можетъ служить для починки самыхъ большихъ кораблей, до 23 фут. глубиною, когда поспѣетъ ведущій въ него наружный каналъ. Стѣны по бокамъ бассейна выложены камнемъ и образуютъ лѣстницу, что весьма удобно для установа пиплерсовъ для поддержки исправляемаго судна. Шлюзъ съ клапанами закрываетъ входъ въ бассейнъ со стороны рейда. Когда нужно наполнить бассейнъ, поднимаютъ клапаны, и вода идетъ съ двухъ сторонъ струею въ квадратный метръ въ діаметрѣ; для наполненія бассейна необходимо 2 часа. Для выкачиванія воды употребляютъ насосъ, приводимый въ движеніе паровою машиною, и выкачиваніе совершается въ нѣсколько часовъ. Докъ этотъ начатъ былъ въ 1862 году еще обязательными работами феллаховъ, но затѣмъ переданъ подрядчику и оконченъ въ 1866 году; онъ дѣйствуетъ съ тѣхъ поръ и оказалъ значительные услуги мореплаванію. Современемъ докъ для починки судовъ предположено устроить и въ Измаилѣ.

Торговое движеніе, которое направится теперь по каналу, сдѣлаетъ изъ Порта Саида одно изъ важнѣйшихъ мѣстъ во всемірной торговлѣ, потому марсельскій домъ *Bazin, Savon et Cie* поспѣшилъ устройствомъ въ новомъ портѣ обширныхъ доковъ — складовъ *(Societé des Docks et entrepôts de Port-Said)*.

Доки эти расположены у коммерческаго порта и занимаютъ пространство въ гектаръ, они соединяются съ моремъ каналомъ, проведеннымъ къ самымъ магазинамъ. Погреба въ 180 квадр. метровъ приспособлены къ принятію товаровъ, которые могутъ пострадать отъ жаркаго климата; огромные склады и магазины могутъ всегда принять 10,000 тоннъ товаровъ, не боящихся высокой температуры. Уходъ и передвиженіе това-

ровъ устроены весьма тщательно и цѣны невысоки, сравнительно съ тарифами доковъ въ Лондонѣ, Ливерпулѣ и Марсели.

Многочисленные лихтера, шаланды, лодки и паровые понтоны позволяютъ обществу *des Docks et Entrepôts* заниматься, кромѣ того, всѣми операціями на рейдѣ и въ порту по выгрузкѣ, нагрузкѣ и перегрузкѣ товаровъ, по снабженію судовъ углемъ и т. п.

Нѣтъ почти необходимости доказывать пользу подобнаго учрежденія въ Портѣ Сандѣ, началѣ суэзскаго канала; такія учрежденія имѣются только въ важнѣйшихъ торговыхъ портахъ Европы, ихъ до сихъ поръ нѣтъ въ Россіи. Услуги общества могутъ быть разнообразны. Портъ Сандъ по своему положенію сдѣлается мѣстомъ снабженія каменнымъ углемъ всѣхъ безъ исключенія паровыхъ судовъ, идущихъ по каналу, потому судохозяева должны быть довольны возможностью за умѣренную плату быстро нагрузить свои суда углемъ. Общества, которыя пожелали бы устроить склады угля, заранѣе узнаютъ, такимъ образомъ, свои расходы.

Пароходы, идущіе изъ Индіи, Китая и Японіи, поневолѣ должны будутъ выгружать въ Портѣ Сандъ тѣ товары, которые назначены въ другіе порты, нежели самое судно, или перегружать ихъ на пароходы разныхъ обществъ, поддерживающихъ сношеніе Порта Санда съ различными государствами Европы. Эти пароходы найдутъ въ обществѣ *Docks et Entrepôts* всѣ средства сдѣлать перегрузку или выгрузку на берегъ, и складъ своихъ товаровъ, безъ потери времени.

Кромѣ того. дознано, что Портъ Сандъ непремѣнно отвлечетъ отъ Александріи часть товаровъ, идущихъ изъ нижняго Египта, которые чрезъ него скорѣе могутъ отправлены на иностранные рынки. Но эта операція наиболѣе удачно можетъ быть совершенна при устройствѣ такихъ складовъ, гдѣ товары могутъ быть удобно сохраняемы до отправки ихъ по назначенію. Такимъ образомъ хлопокъ, хлопковое семя, хлѣбъ и пр. товары изъ провинцій, близкихъ къ суэзскому каналу, найдутъ въ Портѣ Сандѣ удобства для отправки за границу едва ли не большія, нежели въ Александріи. Тоже самое нужно сказать и о това-

рахъ, привозимыхъ въ Портъ Сандъ для потребленія на каналѣ и въ Египтѣ: всѣ они найдутъ выгоды въ складѣ и выгрузкѣ при посредствѣ общества.

Тарифъ общества обширенъ, мы извлекаемъ изъ него важнѣйшія цифры. Товары раздѣляются на 3 категоріи: къ 1-й отнесены хлѣбъ, соль, семя и проч. дешевые товары, ко 2-й—вина, мука, сахаръ, мыло и т. п., къ 3-й категоріи — кофе, спиртъ, хлопокъ, чай, табакъ, пряжа, издѣлія и проч.

Для парусныхъ судовъ выгрузка и нагрузка на берегъ для товаровъ 1-й категоріи стоитъ 2 ф. 25 с. за тонну въ 1000 килогр 2-й категоріи, 2 фр. 20 с. за тонну, 3-й категоріи, 3 фр. за тонну; за перегрузку съ одного судна на другое для 1-й категоріи 2 фр. за тонну, 2-й категоріи 2 фр. 25 сан., 3-й категоріи 2 фр. 50 сан. за тонну; за выгрузку и нагрузку съ судовъ въ лихтера и обратно, для 1-й категоріи, 1 фр. 25 сант. за тонну, для 2-й категоріи, 1 фр. 50 сант. за тонну, для 3-й категоріи 2 фр. за тонну; за выгрузку и нагрузку изъ лихтеровъ на берегъ и обратно, для 1-й категоріи, 1 фр. 50 сант. за тонну, 2-й категоріи 1 фр. 75 сант. и для 3-й категоріи 2 франка за тонну.

Для параходовъ (быстрая операція) выгрузка и нагрузка съ берега и на берегъ: для товаровъ 1-й категоріи 3 фр. 25 сан. за тонну въ 1000 килогр., для 2-й категоріи 3 фр. 50 сант. за тонну и для 3-й категоріи 4 фр. за тонну; перегрузка съ парахода на параходъ или парусное судно: для 1-й категоріи 3 фр. для 2-й категоріи 3 фр. 25 сант., для 3-й категоріи 3 фр. 75 сант. за тонну; выгрузка и нагрузка съ пароходовъ лахтеръ и обратно для 1-й категоріи 2 фр., для 2-й категоріи 2 фр. 25 сант., для 3-й категоріи 2 фр. 75 сант. За выгрузку и нагрузку машинъ платится отъ 5-ти до 8-ми фр. за тонну, за вещь не выше 10,000 килогр. вѣсу, далѣе по условію.

За каменный уголь платится за

выгрузку:	за тонну въ 1000 кил.
угля крупнаго . . .	2 фр. 75 сант.
» мелкаго. . . .	3 » — »

нагрузку:	
угля крупнаго . . .	2 фр. 80 сант.
» мелкаго. . . .	3 » 10 »
перегрузку:	
угля крупнаго . . .	3 » 30 »
» мелкаго. . . .	3 » 60 »
нагрузка въ шаланды:	
угля крупнаго . . .	1 » 50 »
» мелкаго. . . .	1 » 75 »

Для товаровъ, идущихъ транзитомъ, можно платить за всѣ операціи по выгрузкѣ, нагрузкѣ, складъ и пр. гуртомъ:

	На судахъ парусныхъ	На судахъ паровыхъ
съ судна на судно:		
1-й категоріи . .	6 Ф. 75 с.	7 Ф. 50 с.
2-й » . .	8 » — »	8 » 75 »
3-й » . .	9 » 65 »	10 » 75 »
съ шаланды на судно:		
1-й категоріи . .	5 » — »	6 » —
2-й » . .	6 » 25 »	7 » 25 »
3-й » . .	8 » — »	9 » — »

За храненіе на открытомъ воздухѣ платится съ тонны въ мѣсяцъ, 75 сант., а въ магазинахъ, смотря по роду товаровъ, 1, 1½, 2 и 3 франка съ тонны.

Кромѣ прѣсноводнаго канала, желѣзныя дороги служатъ лучшимъ средствомъ для снабженія Египта товарами чрезъ суэзскій каналъ. Въ настоящее время въ нижнемъ Египтѣ эксплуатируется уже 855 километровъ желѣзныхъ дорогъ. Въ нижнемъ Египтѣ, изъ дороги отъ Капра до Ассуана въ 835 километровъ длиною, оконченъ уже участокъ до Миніе въ 212 километровъ.

Важнѣйшія теперь линіи желѣзныхъ дорогъ въ Египтѣ: изъ Александріи въ Капръ (211 кил.); изъ Александріи въ Суэзъ, соединяющаяся съ дорогой изъ Капра въ Бенна, откуда она идетъ въ Загазигу и Измаилію; длина ея 366 кил., изъ которыхъ отъ Александріи до Бенна, 101 кил., отъ Бенна до Загазига 35 кил.,

отъ Загазига до Измаиліи 76 кил. и отъ Измаиліи до Суэза 90 километровъ; наконецъ, линія отъ Эмбаба, около Миніе, до Булака, который представляетъ портъ Капра на Нилѣ. Важнѣйшія вѣтви этихъ дорогъ суть: отъ Загазига въ Капръ, чрезъ Бульбеисъ, и отъ Загазига въ Мансура; изъ Танты въ Талла, изъ Шабинъ Элькомъ въ Танту, Саманутъ и Талла; изъ Танты въ Зифте, и изъ Магале-Ро въ Дессукъ; изъ Эль-Уаста въ Мединне Эль-Фаюмъ, и изъ Капра къ барражу Нила.

Египетскія желѣзныя дороги приносятъ хорошій доходъ, но администрируются казною довольно безпорядочно; сначала полагали, что важнѣйшій доходъ дастъ имъ индѣйскій транзитъ, однако оказалось, что главная выгода была отъ пассажировъ 3-го класса, вслѣдствіе довольно густаго населенія нижняго Египта.

Пассажирскіе вагоны трехъ классовъ, а для товаровъ существуетъ классификація изъ 8 категорій; мы упомянемъ только о предметахъ наиболѣе интересныхъ для Россіи, а именно во 2-й категоріи находятся икра, хлопокъ, слоновая кость, сукна и дорогіе мануфактуры, шелкъ; въ 3-й категоріи — оружіе, прессованный хлопокъ; въ 4-й категоріи—хлѣбъ, веревки, пряжа, рисъ, дешевыя мануфактуры, семя, табакъ, мѣдная посуда; въ 5-й категоріи—масло, воскъ, смола, зелень, напитки, яйца, сахаръ; въ 6-й категоріи — кофе, мука, смоллы, сухіе фрукты, александрійскій листъ, бумага, мыло, грубое полотно; въ 7-й категоріи — печеный хлѣбъ и бисквиты, соль; въ 8-й категоріи—каменный уголь.

Товарный тарифъ по важнѣйшимъ направленіямъ равенъ, изъ Суэза въ Александрію и обратно, для

1	категоріи	26 1/4	піастровъ	тарифъ	за	каптаръ.
2	»	21 1/4	»	»	»	»
3	»	18	»	»	»	»
4	»	14 1/4	»	»	»	»
5	»	11 1/4	»	»	»	»
6	»	9 1/2	»	»	»	»
7	»	7 1/2	»	»	»	»
8	»	6	»	»	»	»

Изъ Суэза въ Каиръ и обратно для

1	категоріи	18	піастровъ	тарифъ	за	кантаръ.
2	»	$14^{3}/_{4}$	»	»	»	»
3	»	$12^{1}/_{2}$	»	»	»	»
4	»	10	»	»	»	»
5	»	8	»	»	»	»
6	»	$6^{3}/_{4}$	»	»	»	»
7	»	$5^{1}/_{4}$	»	»	»	»
8	»	$4^{1}/_{2}$	»	»	»	»

Изъ Александріи въ Каиръ и обратно для

1	категоріи	15	піастровъ	тарифъ	за	кантаръ.
2	»	12	»	»	»	»
3	»	10	»	»	»	»
4	»	8	»	»	»	»
5	»	6	»	»	»	»
6	»	5	»	»	»	»
7	»	4	»	»	»	»
8	»	3	»	»	»	»

Египетъ соединенъ съ Европою двумя телеграфными линіями. Одна, англійская, *Alexandria, Cairo and Suez Telegraph*, идетъ черезъ Мальту, а другая, египетская, черезъ Сирію и Константинополь. Англійская линія имѣетъ главное управленіе въ Александріи. Депеша въ 20 словъ стоитъ по этой линіи въ

	ф.	ш.	п.		ш.	п.
Каиръ	0	4	2	Алжиръ и Тунисъ	1	9 0
Суэзъ	0	8	4	Грецію	1	8 0
Суэзскій каналъ	0	12	6	Италію	1	5 0
Бенгази	0	13	6	Испанію и Португ.	1	10 6
Триполи Мальта	1	0	0	Россію	1	11 6
Лондонъ	1	10	0	Сибирь 1-й районъ	1	18 0
Англію	1	11	0	» 2-й »	2	4 0
Францію, Бельгію Мекленбургъ, Австрію, Голландію, Пруссію, Румынію	1	7	6	Швейцарію	1	6 0
				Швецію	1	10 0
				Турцію	1	8 0
				Виртембергъ	1	6 6

Главное управленіе египетскаго телеграфа помѣщается въ Каирѣ. Депеши принимаются только днемъ. Важнѣйшія линіи суть: изъ Александріи въ Каиръ и Картумъ по берегу Нила; изъ Александріи въ Суэзъ, Суакимъ, Массауа и Картумъ; изъ Суэза въ Портъ-Саидъ; изъ Загазига въ Эль-Аришъ, на границѣ съ Сиріей. Депеша въ 20 словъ стоитъ въ

	фран.	сант.		фран.	сан.
Алжиръ.	52	50	Марсель	52	50
Барселону. . . .	54	—	Парижъ	52	50
Бернъ	48	—	Петербургъ . . .	48	—
Бордо	54	—	Пруссію	46	50
Шамбери	49	50	Швецію	61	50
Кельнъ.	45	—	Штутгардъ . . .	46	50
Константину. . .	57	—	Тулузу	55	50
Константинополь .	30	—	Тріестъ.	50	45
Дрезденъ	46	50	Тунисъ.	61	50
Женеву.	49	50	Туринъ.	48	—
Голландію . . .	49	50	Венецію.	45	—
Лейпцигъ . . .	46	50	Вѣну.	43	50
Ливерпуль . . .	54	50		піастровъ.	
Лондонъ	53	—	Каиръ	20	
Мадридъ	58	50	Суэзъ	40	
			Загазигъ	20	

Купцы, по ея аккуратности, предпочитаютъ англійскую телеграфную линію. Изъ Александріи въ Одессу телеграммы идутъ кружнымъ путемъ, потому поспѣваютъ нерѣдко на шестой день. Ниже мы разсмотримъ проэктъ, отстраняющій это неудобство.

Новая англійская компанія съ капиталомъ въ 1.200,000 фунт. стерлинг. собирается соединить подводнымъ телеграфомъ Суэзъ, Аденъ и Бомбей. Проволока нагружена уже на Гретъ-Истернъ и всѣ работы будутъ окончены въ апрѣлѣ 1870 года. Тарифъ для этой новой линіи, которая будетъ соединена съ англійской телеграфной линіей, дѣйствующей между Суэзомъ, Александріей, Мальтой и Италіей, будетъ назначенъ въ 75 франковъ за депешу изъ Лондона въ Бомбей въ 20 словъ.

Почтовая часть по каналу, и вообще въ Египтѣ, одна изъ

самыхъ сложныхъ, потому что до сихъ поръ, несмотря на прекрасное устройство, публика не имѣетъ довѣрія къ египетской почтѣ; вслѣдствіе того, рядомъ съ почтою египетскаго правительства, дѣйствуютъ тамъ почты англійская, австрійская, французская, греческая, итальянская и русская. Отправка писемъ съ каждою изъ этихъ почтъ имѣетъ свои выгоды, такъ какъ различныя государства содержатъ почтовыя пароходы, при помощи которыхъ, могутъ скорѣе всего получать адресованныя къ нимъ письма.

Русскимъ купцамъ на каналѣ для сношеній съ Индіей, Китаемъ, Японіей и Австраліей лучше всего пользоваться почтою англійскою и французскою, а для сношеній съ Россіей, для сѣверной Россіи, почтою австрійской (*via Triest*) а для южной Россіи, русской (*via Odessa*). Письмо въ Россію изъ Египта стоитъ по почтѣ австрійской 75 сантим. за 16 граммъ, а по русской 44 к. за лотъ и 6 коп. за лотъ подъ бандеролью. Письма доходятъ изъ Суэза въ Петербургъ чрезъ Тріестъ приблизительно въ 10 дней, а чрезъ Одессу въ 27 дней; впрочемъ, по египетской почтѣ они могутъ дойдти чрезъ послѣдній портъ и въ 18—20 дней. По англійской почтѣ, въ Индію, Китай, Японію и Австралію, письмо въ ½ унціи стоитъ 1 шиллингъ 6 пенс, денежныя письма 6 пенсами дороже, журналы въ Индію 1 пенсъ за штуку, въ другія государства 2 пенса; образцы и проч. могутъ посылаться только въ нѣкоторыя мѣста.

О пароходныхъ компаніяхъ до сихъ поръ нельзя имѣть вполнѣ точныхъ свѣдѣній, такъ какъ съ открытіемъ канала росписаніе и число рейсовъ должны по большей части сильно измѣниться. До сихъ поръ содержали постоянныя сношенія пароходами

съ Портомъ Сандомъ компаніи:

Service maritime des Messageries Imperiales.

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Марсели, Палермо, Мессины, Спры, Смирны, Родоса, Мерсины, Александреты, Латакіи, Триполи, Бейрута и Яффы.

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Александріи

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (*M. Fraissinet père et fils*).

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Марсели, Мальты и Александріи.

Русское общество пароходства и торговли.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Одессы, Константинополя (въ связи съ линіей крымской, азовской, кавказской и анатолійской) Дарданеллъ, Смирны (совпадаетъ съ линіями марсельскими и греческими) Хіоса, Родоса, Мерсины, Александреты, Латакіи, Триполи, Бейрута, Акры и Яффы.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Александріи.

Campagnie Bazin.

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Александріи.

Societé générale des transports maritimes.

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Марсели.

Испанская компанія.

1 пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Барселоны.

Societa R. Rubattino et C-ie.

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Генуи, Ливорно, Неаполя, Мессины.

Loydo Austriaco.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Константинополя, Галлиполи, Дарданеллъ, Тенедоса, Мерсины, Смирны, Хіоса, Родоса, Кипра, Бейрута, Кайфы и Яффы.

Азизіе Мизріе.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Константинополя, Галлиполи, Данданеллъ, Смирны, Хіоса, Мерсины, Александретты, Латакіи, Триполи, Бейрута и Яффы.

съ Суэзомъ компаніи:

Services maritimes des Messageries Imperiales.

1 пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Портъ-Луи, Сенъ-Дени, Маге и Адена

1 пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Іокагамы (correspondence), Шанхая (correspondence), Гонгъ-Конга, Сайгона, Сингапура (въ связи съ Батавіей), Пойнтъ де Галль (въ связи съ Пондишери, Мадрасомъ и Калькуттой) и Адена.

The Peninsular and OrientalSteam Navigation Company.

4 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Бомбея и Адена, и два раза въ мѣсяцъ изъ Іокагамы, Нагасаки, Шанхая, Гонгъ-Конга, Сингапура, Пенанга и Пойнтъ-де-Галля.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Калькутты, Мадраса, Пойнтъ-де-Галля, въ связи съ линіей изъ Сиднея, Мельбурна, Кингъ-Джорджъ-Сунда (разъ въ мѣсяцъ) и Адена.

The Bombay and Bengal Steam ship Campany.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Бомбея и Адена.

Азизіе Мизріе.

3 пакетбота въ мѣсяцъ въ Ямбо, Джеду, и Массауа.

Кромѣ того, въ Александрію имѣли рейсы нижеслѣдующія компаніи, которыя, конечно, направятъ ихъ немедленно въ Портъ-Саидъ, а частью далѣе по каналу и въ Красное море: *Peninsular and Oriental Company*, имѣющая линію изъ Саутгемптона черезъ Гибралтаръ и изъ Марселя на Мальту въ Александрію, разъ въ недѣлю.

Societa Adriatico e Orientale. Линія изъ Венеціи, Анконы и Бриндизи въ Александрію разъ въ недѣлю, въ связи съ отходомъ индѣйскихъ пароходовъ.

Компанія *James Mosse C-ie*, линія изъ Ливерпуля въ Александрію.

Societé Phocéene Allaras, пароходная линія между Александріей, Марселью, Алжиромъ, Сиріей и Италіей.

Компаніи англійскихъ пакетботовъ, *Levant Steamers, Liverpool and Méditerranéum Seree Steamers, British Steam*, имѣютъ линіи между Ливерпулемъ и Александріей, а компанія *The Anglo Ionian Steam* между Лондономъ, Александріей и портами Средиземнаго моря.

По открытіи суэзскаго канала, намедленно начали въ немъ рейсы безъ перегрузки товаровъ и пересадки пассажировъ пароходы компаній *Peninsular and Orientae Steam Navigation Company, Services maritimes des Messageries Impériales* и *Compagnie marseillaise de navigation à vapeur.* О другихъ предполагаемыхъ новыхъ пароходныхъ линіяхъ мы сообщимъ ниже, при разсмотрѣніи проекта русской пароходной линіи черезъ суэзскій каналъ

Каждое изъ перечисленныхъ выше пароходныхъ обществъ представляетъ свои выгоды и удобства для торговли и пассажирскаго движенія. Кратчайшій путь изъ Россіи къ суэзскому каналу можно совершить, или желѣзными дорогами австрійскими и итальянскими до Бриндизи, а оттуда моремъ на пароходахъ компаній Азизіе или *Adrialico Orientale*,—74 часа до Александріи и 92 часа до Порта-Санда; или желѣзными дорогами до Тріеста, за тѣмъ пароходами австрійскаго Лойда до Порта-Санда; или, наконецъ, желѣзными дорогами до Одессы, за тѣмъ или пароходомъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли до Константинополя, или на пароходѣ компаніи австрійскаго Лойда, заходящемъ въ Кюстенджи, также до Константинополя, а оттуда на прямомъ пароходѣ австрійскаго Лойда, или египетской компаніи Азизіе, на что потребно до Александріи 224 часа морскаго пути. Если же ѣхать безъ пересадки на русскомъ пароходѣ, то потребно 410 часовъ времени до Порта-Санда, такъ какъ онъ заходитъ въ сирійскіе и караманскіе порты.

Изъ Суэза въ Бомбей, на пароходахъ *Peninsular and Oriental Company*, необходимо употребить 313 часовъ; отъ Суэза до Калькутты 501 часъ, отъ Бомбея въ Гонгъ-Конгъ 406 часовъ, изъ Гонгъ-Конга въ Шанхай 92 часа, изъ Шанхая въ Іокагаму 118 часовъ; изъ Пойнтъ де Галля въ Сидней 600 часовъ.

На французскихъ пароходахъ можно ѣхать въ нѣкоторыя колоніи и порты, неносѣщаемые англійскими пароходами, въ Сайгунъ и др. Пароходы индѣйскихъ компаній находятся въ связи съ линіями пароходовъ по Индѣйскому океану и Персидскому заливу, пароходы эти употребляютъ 405 часовъ отъ Суэза до Бомбея. Относительно комфорта и дороговизны, можно сказать, что всѣ пароходы одинаковы, и что они скорѣе назначены для перевозки грузовъ. Для пароходовъ же, плавающихъ по Средиземному морю, при болѣе значительномъ комфортѣ, конкуренція сильно понизила теперь и цѣны.

О размѣрахъ дѣятельности важнѣйшихъ пароходныхъ компаній, дѣйствующихъ по суэзскому каналу, я извлекаю слѣдующія свѣдѣнія изъ отчетовъ, представленныхъ въ послѣднее время акціонерамъ.

Peninsular and Oriental Company имѣетъ флотъ, состоящій изъ 67 пароходовъ въ 18,904 пар. силъ и 98,878 тонн грузовой вмѣстимости. Доходы ея простирались въ году, окончившемся 30 іюня 1868, до 15.527.280 рублей, а расходы 14.461,356 руб. Общество это провезло на свой счетъ по суэзскому каналу въ 1868 г. 19,000 тоннъ каменнаго угля.

Services maritimes de Messageriss Imperiales имѣетъ флотъ въ 65 пароходовъ въ 20,885 пар. силъ и 137,384 тонн водоизмѣщенія. Наибольшіе пароходы въ 4,500 тоннъ. Средняя скорость 10 узловъ въ часъ. Въ 1868 году параходы обществъ прошли срочныхъ 475,724 лье. а не срочныхъ 504,204 лье. и перевезли:

	груза тоннъ	пассажировъ
Въ 1864 г.	3,896	4,401
» 1865 »	7,089	7,281
» 1866 »	7,333	8,786
1867 »	9,581	8,520
» 1868 »	?	10,623

Общество имѣетъ казенную субсидію въ 20 мил. франковъ Оно получило въ 1868 году 13.732,809 руб. годоваго дохода и роздало акціонерамъ по 50 франковъ на акцію. Съ 1868 года общество это очень расширило свои операціи.

О сравнительной дѣятельности этихъ двухъ важнѣйшихъ компаній, мы слышали нижеслѣдующія отзывы въ Суэзѣ. *Messageries Imperiales* сразу пріобрѣла большія симпатія купцевъ, вслѣдствіе своихъ длинныхъ прямыхъ рейсовъ безъ перегрузки изъ Японіи и Китая въ Суэзъ. Англійскіе же параходы то и дѣло, что перегружаютъ товаръ на находящіеся съ ними въ связи параходы; такимъ образомъ купцы лишены возможности видѣть на какомъ суднѣ пойдетъ далѣе ихъ товаръ. Но, въ послѣдствіи. французская компанія очень подорвала къ себѣ довѣріе коммерческаго сословія излишней регламентаціей, грубостью и недоступностью своихъ капитановъ и агентовъ, набираемыхъ изъ офицеровъ военнаго флота, третирующихъ фрахтователей, какъ своихъ подчиненныхъ. Урокъ капитанамъ и агентамъ всѣхъ другихъ пароходныхъ компаній.

Относительно фрахтовъ, на срочныхъ товарно-пассажирскихъ параходахъ большихъ компаній, содержащихъ сообщенія между Европою и дальнимъ Востокомъ, въ настоящее время нельзя имѣть вполнѣ точныхъ свѣдѣній, такъ какъ до сихъ поръ цѣны пассажирскаго провоза и фрахты для товаровъ были очень высоки. Это происходило отъ большихъ расходовъ на египетскихъ желѣзныхъ дорогахъ, отъ 1 до 4½ фунт. съ тонны, смотря по скорости, отъ 2% транзитной пошлины съ товара, и расхода на желѣзной дороги, равнаго для пассажира 1-го класса 4 фунт. 10 шил. (113 фр.) и для пассажировъ 2 класса 2 фунт. 5 шил. (67 франковъ).

Пассажирскій билетъ 1-го класса на параходахъ *Peninsular and Oriental Company* стоилъ отъ Марсели

	франковъ.
до Мальты	250
» Александріи.	500
» Адена	1,200
» Бомбея и Пойнтъ де Гелль. .	2,000
» Мадраса	2,125
» Пенанга и Калькутты . . .	2,250
» Сингапура	2,375
» Гонгъ-Конга	2,875
» Шанхая	3,125
» Кингсъ-Джорджа	2,625
» Мельбурна и Сиднея. . . .	2,875

Товары платили, по тарифу (въ дѣйствительности впрочемъ гораздо менѣе), изъ Суэза на пароходахъ *Peninsular and Oriental Company.*

	1-го разр. съ фунт.	2-го разр. тонны стерл.	дорогія съ цѣны
въ Бомбей	5	4	1½%
» Гелль и Калькутту	15	10	»
» Пенангъ	20	12	»
» Батавію, Гонгъ-Конгъ. . . .	25	14	2½%
» Іокагаму	31	28	»

Товары отправленные черезъ компанію *Loydo Austriaco*, изъ Тріеста платили за тонну:

	фунт. стерл.
въ Аденъ и Бомбей. . . .	6 до 9
» Цейлонъ, Мадрасъ, Калькутту, Акіабъ . . .	8 » 19
» Пенангъ, Сингапуръ, Гонгъ-Конгъ	9 » 29
» Шанхай	15 » 32
» Іокагамму	17 » 35

Послѣ открытія канала, немедленно открыла сообщенія съ Остъ-Индіей *Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur, Marc Fraissinet père et fils*, располагающая флотомъ изъ 21 пакетбота въ 3,820 силъ и 18,020 топнъ. Судя по изданному имъ тарифу, видно, что компанія будетъ брать отъ Марсели съ пассажировъ:

	1-го класса	2-го класса	3-го класса
	франковъ		
до Порта-Санда. . . .	350	250	90
» Измаиліи	390	290	120
» Суэза	400	300	120
» Адена	800	500	—
» Бомбея.	1,400	900	—

включая въ цѣну пассажирскаго билета первыхъ двухъ классовъ и продовольствіе.

Для товаровъ, идущихъ изъ Марсели въ Аденъ и Бомбей, установленъ этой компаніей слѣдующій провозный тарифъ.

Золото, серебро, драгоцѣнныя издѣлія, камни часы, и проч. 1% съ цѣны.

Хрусталь, фарфоръ, галантерейныя вещи, оружіе, музыкальныя инструменты, шерстяная и бумажная пряжа, полотна, обувь, шляпы—15 франк. за 100 килогр., или 100 фр. съ куб. метра.

Вина и напитки, металлы, жизненные припасы, игольный товаръ и проч.—6 франк., съ тонны, или 40 франк. за куб. метр. Расходы на выгрузку сюда не включены. Фрахтъ уплачивается

впередъ. Компанія страхуетъ товаръ до суммы въ 2.000,000 франковъ.

изъ Марсели въ Аденъ за 0,70%
» » » » » 0,75%

Для товаровъ, идущихъ изъ Бомбея, тарифъ будетъ зависѣть отъ колебанія тамъ фрахтовъ. Компанія берется доставлять хлопокъ во Францію, Италію, Испанію, Швейцарію, Германію и Бельгію. За обратный грузъ фрахтъ платится въ Марселѣ французскими деньгами. Хлопокъ, направленный въ разныя мѣста, можетъ быть остановленъ въ Марсели съ вычетомъ соотвѣтственной суммы изъ провозной платы. Компанія страхуетъ товары въ Бомбеѣ до суммы въ 2.000,000 франковъ

изъ Бомбея въ Марсель за 0,75%
» Адена. . . . . » 0,70%

Кромѣ того, компанія беретъ на себя по особому тарифу выгрузку, нагрузку и другія операціи.

По газетнымъ извѣстіямъ срочные рейсы компаніи Фреспне совершаются вполнѣ благополучно.

Вообще относительно страхованія грузовъ и морскаго страхованія на суэзскомъ каналѣ, по ничтожности тамъ торговли до сихъ поръ, нельзя сказать ничего положительнаго; пока грузы страховались или въ Остъ Индіи, или въ Европѣ; на каналѣ же агенты только, въ случаѣ нужды, принимали товары на страхъ пароходныхъ компаній до той суммы, которая разрѣшалась имъ примѣрно правленіями. Для застрахованія имѣлась въ Портѣ Саидѣ контора *Ch. et Ang Bazin et C-ie*, представителя морскихъ страховыхъ обществъ, французскихъ, тріестскихъ, антверпенскихъ, гамбургскихъ, и англійскаго ллойда, а въ Суэзѣ контора того же дома *Bazin et C-ie*, а также агенства англійскаго ллойда и *Assurance caisse générale*. Кромѣ того, важнѣйшіе въ Европѣ страховыя общества имѣютъ свои агентства въ Александріи.

Для всякаго рода справокъ по каналу, для русскихъ торговцевъ можно рекомендовать агентовъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли: въ Александріи Н. М. Пашкова, въ Портѣ Саидѣ Ж. Тевене, въ Суэзѣ Л. Бронна.

Для защиты русскихъ торговыхъ интересовъ, правительство наше имѣетъ генеральнаго консула въ Александріи (дипломатическій агентъ) и вице-консуловъ въ Каирѣ, Портѣ Сандѣ и Суэзѣ. Плата консуламъ опредѣлена закономъ, и табель напечатана въ XI томѣ Св. Законовъ. Значеніе консуловъ въ Египтѣ можетъ быть чрезвычайно велико, ибо до сихъ поръ иностранцы изъяты тамъ по уголовнымъ дѣламъ изъ общей юрисдикціи, и подчинены судопроизводству своихъ консуловъ. Подобный порядокъ, подававшій поводъ къ безчисленнымъ злоупотребленіямъ и вводившій въ дѣйствіе въ Египтѣ 17 различныхъ кодексовъ долженъ теперь по всей вѣроятности измѣниться. Международная коммиссія, собранная по этому предмету въ Каирѣ, вслѣдствіе противодѣйствія французскаго правительства, едва ли однако приведетъ къ желаемымъ результатамъ. Нужно еще замѣтить, что только сильный и богатый выигрываетъ процессы въ Египтѣ, а потому совѣтуемъ русскимъ купцамъ всячески избѣгать такого рода дѣлъ.

Между частными учрежденіями, устроенными по суэзскому каналу, въ видахъ содѣйствія мореплаванію, мы можемъ обратить вниманіе на торговый домъ *Saxon frères* въ Портѣ Сандѣ, занимающійся снабженіемъ судовъ, репрезантаціей, коммисіями, фрахтованіемъ, куртажемъ, банкирскими дѣлами и пр.; контору *A. d'Aubonne et Rougier* въ Загазигѣ, занимающуюся транзитомъ и перевозкою по каналу, коммиссіями, посылками и пр.; общество *De la distribution des Eaux de Suez*, занимающееся водоснабженіемъ въ Суэзѣ. Вода для судовъ на набережной Порта Ибрагима стоитъ 1 фр. 25 сант.; за куб. метръ; большіе склады каменнаго угля для продажи имѣютъ въ Портѣ Сандѣ домъ *Bazin et C-ie*, а въ Суэзѣ компанія *Peninsular and Oriental Company*.

Суэзская компанія производитъ всѣ разсчеты на французскія метрическія мѣры и деньги, но, во всякомъ случаѣ, торгующимъ по каналу то и дѣло придется имѣть дѣло съ египетской монетной системой и метрологіей, по этому мы излагаемъ ее вкратцѣ.

Въ Египтѣ различаютъ два рода денегъ. Первый родъ *уза-*

*

конечный (tarifié) правительствомъ, единственный который оно принимаетъ въ платежи; онѣ имѣютъ постоянный курсъ, не смотря на всѣ измѣненія торговли. Второй родъ *ходячія* деньги *(courante)*, имѣющія обращеніе въ повседневной жизни и торговлѣ. Цѣнность ихъ условна и измѣняется отъ тысячи причинъ, и побольшой части отъ прилива или отлива монеты, и нерѣдко бываетъ неодинакова въ Каирѣ и Александріи и др. мѣстахъ Египта.

Египетская монетная система очень проста. Типомъ служитъ *піастръ тарифъ*, который стоитъ 0 фр. 259.235.206, или приблизительно 26 сантимовъ, или 6¼ коп.; раздѣляется на 40 паръ; слѣдовательно пара равняется ³/₄ сантима. Ходячій піастръ имѣетъ всего 14²/₇ сантима или 3½ копѣйки.

Золотыя монеты:

	піастр. тарифъ.	дѣйствит. стоим.	піастр. ходячихъ.	ходячая стоим.
Египетская гинея (Арабъ		ф. с.		ф. с.
гиней-мафи)	100	25 92	185	26
½ гинеи	50	12 96	92 20	13

Серебряныя монеты:

Таллари египетскіе . .	20	5 18	36	5 20
½ таллари	10	2 59	18	2 60
¼ »	5	1 30	9	1 30
⅛ »	2 20	0 65	4 20	0 65
Піастръ тарифъ . . .	1	0 26	1 35	0 25
½ піастра	0 20	0 13	0 25	0 10 до 0 15
¼ »	0 10	0 6	0 15	0 05 » 0 10

Мѣдныя монеты:

	цѣн. дѣйств.
20 паръ	0 13
10 »	0 06
5 »	0 03

Кошелькомъ или *киссе* называется сумма въ 500 піастровъ тарифъ или ходячихъ.

Иностранныя монеты необыкновенно свободно обращаются въ Египтѣ, и даже простые феллахи очень хорошо умѣютъ

различать ихъ стоимость. Отношеніе иностранныхъ монетъ къ египетскимъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

	піастр. тарифъ.	стоимость дѣйств. ф.	с.	піастр. ходяч.	стоим. ходяч. ф.	с.
Ливръ стерлингъ . .	97 20	25	28	177	25	25
Турецк. гинея . . .	87 30	22	75	162	23	—
Полуимперіалъ. . .	79 18	20	60	142	20	50
Наполеондоръ . . .	77 6	20	—	140	20	—
Австрійскій дукатъ .	45 37	11	91	82	12	—
Испанскій талларъ .	20 28	5	37	36	5	20
Австрійскій » .	20 —	5	18	36	5	20
5-ти франковикъ . .	19 10	5	—	35	5	—
Турецкій таллари . .	16 35	4	37	32	4	50
Рубль серебряный .	14 27	3	80	28	4	—
Индѣйская рупія .	9 10	2	39	17	2	50
Шиллингъ	4 35	1	27	810	1	25
Франкъ	3 31	1	—	9	1	—
¼ флорина. . . .	2 14	0	60	4	0	60
Бешликъ	3 34	1	—	7	1	—
Абу (абанинъ) . . .	0 33	0	20	130	0	25
Гамса уталатинъ. .	0 16½	0	10	035	0	15

При уплатѣ монетою тарифъ не слѣдуетъ никогда принимать мѣдной монеты, потому и что—это покажется весьма страннымъ— 2 мѣдныхъ монеты въ 20 паръ составляютъ 1 піастръ тарифъ, точно также, какъ и 1 піастръ ходячій. Такимъ образомъ франкъ стоитъ напр. 3 піастра 34 пар. тарифъ, т. е. 7 монетъ въ 20 паръ и 14 паръ, а ходячей монеты онъ стоитъ 7 піастровъ, слѣдовательно 14 монетъ въ 20 паръ. Такимъ образомъ, принимая въ платежи мѣдныя деньги, можно потерять половину своихъ денегъ.

Для торговли со внутренней Африкой купцы должны имѣть въ виду, что туземцы охотно принимаютъ только таллари Маріи Терезіи 1780 года, которые для того нарочно и чеканятся ежегодно на вѣнскомъ монетномъ дворѣ. Въ Картумѣ, административномъ и торговомъ центрѣ Судана, начинаютъ, впро-

чемъ, принимать англійскія гинеи, наполеондоры и серебряныя меджидіе.

Для всѣхъ коммерческихъ вычисленій необходимо руководствоваться въ Египтѣ книгою *Em. Custot, Tables de calculs faits pour le papier sur France et sur Londres, tarif monétaire, opérations de Banque et tableau des poids et mesures en usage en Egypte.*

Для вексельныхъ разсчетовъ, всѣ имѣющія дѣла съ Египтомъ и по суэзскому каналу, должны сообразоваться съ бюллетенемъ александрійской биржи, устроенной въ 1866 году акціонернымъ обществомъ *Société anonyme de la Bourse de commerce d'Alexandrie.* Курсовые дни ежедневно, кромѣ воскресенія. Курсы отмѣчаются въ ярлыкѣ на Парижъ и Лондонъ въ слѣдующемъ видѣ.

Курсы 29 ноября 1869 года:

На Лондонъ 3 дня по предъявленіи за фунтъ стерлинговъ піастровъ	96¼	до 96¾
На Лондонъ 3 мѣсяца банковыхъ векс. .	95¾	» 95⅞
» 3 » торговыхъ. » .	95¼	» 99⅜
На Францію 3 дня по предъявл. за 20 піастр. франковъ	5 23½	5 24
На Францію 3 мѣсяца банковыхъ векс. .	5 25½	5 25
» 3 » торговыхъ » .	5 27	5 27½

Говорятъ, что недостатокъ вполнѣ честныхъ маклеровъ дѣлаетъ всѣ курсовыя показанія въ Александріи очень часто сомнительными.

Вслѣдствіе недостатка денегъ, учетный процентъ въ Египтѣ очень высокъ; законный размѣръ его 12% въ годъ. Во время нашего пребыванія въ Египтѣ, онъ равнялся для правительственныхъ бумагъ 14½% въ годъ, а для торговой бумаги съ двумя подписями 18% въ годъ.

Мѣры и вѣсъ въ Египтѣ весьма разнообразны и запутаны; приведенныя ниже свѣдѣнія есть только среднія данныя изъ значительнаго числа опредѣленій:

Мѣры длины:	метровъ
Шаратъ барьюмъ	0 000868
Габатъ шеиръ (6 шаратъ барьюмъ)	0 005208

Мѣры длины:	метровъ
Эсба (6 габатъ шепръ)	0 03125
Абдатъ (4 эсба)	0 125
Пикъ (Арабъ драа) (6 абдатъ)	0 75
Касаба (4 пикъ $^{11}/_{15}$)	3 55
Баа (4 пикъ).	3 00
Тысяча гашми (1000 пикъ)	750 00
Фарсахъ (3000 гашми)	2250 00
Баридъ (4 фарсахъ)	9000 00

Приведенный выше, пикъ употребляется въ постройкахъ; въ торговлѣ онъ имѣетъ другую величину, а именно:

для европейскихъ матерій, Пикъ Стамбули. .	= 0 метръ 665
для индѣйскихъ матерій, Пикъ Гандази . .	= 0 » 643
для полотна и туземныхъ матерій, Пикъ Белледи	= 0 » 554

Мѣры поверхности:

Квадратный пикъ.	0 метровъ	5625
» касаба	12 »	6025
» федданъ. . . .	4200 »	8333

Мѣры объемовъ:

для хлѣба:

Рубаа	3 литра	75
Рубъ (2 рубаа) . . .	7 »	50
Киле (2 рубъ) . . .	15 »	00
Уэбе (2 киле) . . .	30 »	00
Ардебъ (уэбъ) . . .	180 »	00

Египетское правительство положило считать 15 гирбе въ кубическомъ метрѣ воды. Гирбе = 0 м. 40 × 0 м. 40 × 0 м. 4156. Въ ардебѣ риса считаютъ обыкновенно 154 — 156 окъ вѣса, а въ ардебѣ бобовъ 100—110 окъ.

Обыкновеннаго мѣры вѣса:

Драхма (арабъ даргемъ) . . .	3 гр.	093
Окіе (12 драхмъ).	37 »	122
Ротоли (12 окіе)	445 »	460
Око (33 окіе $^1/_3$)	1 кил.	237

Кантаръ капрскій (36 окъ) . . 44 кпл. 546
» александрійскій (112 окъ). 138 » 588

египетскій ротоли = 1 фунт. 8 зол. 16,80 дол. русскихъ; око = 3 фунт. $2^1/_2$ лот. русскимъ; 13 окъ = 1 пуду.

Въ мелочной торговлѣ око дѣлится обыкновенно на 33 окіе. Кромѣ того употребляется мѣра вѣса *фардъ*, которая не имѣетъ опредѣленнаго значенія, а измѣняется съ товаромъ; она равна для кофе 80 килогр., для гумми отъ 150 до 160 килогр. Кантаръ также имѣетъ 36 окъ при покупкѣ, кофе, перцу, гвоздики, корицы, сахара и натра; при покупкѣ же ладона, гумми, тамариида, рожковъ и финиковъ употребляется кантаръ, равный 44 окамъ.

Мѣры драгоцѣнныхъ металловъ и камней:

Амга	0	грам.	0483355
Кпратъ (4 амги) . . .	0	»	1933421
Драхма (4 кпрата). . .	3	»	0934747
Мискалъ ($1^1/_2$ драхмы) .	4	»	6402119
Шакіетъ (100 мискаловъ).	464	»	0211988

для драгоцѣнныхъ камней употребляется еще $^1/_2$ амга.

Страшная путаница египетскихъ, и, какъ увидимъ далѣе, индѣйскихъ мѣръ, вѣса и монетъ заставляетъ желать, въ интересахъ развитія торговли по суэзскому каналу, скорѣйшаго введенія метрической системы. Со введеніемъ ея въ Германіи съ 1872 г., можно сказать, что большая часть Европы приметъ эту систему для облегченія международныхъ сдѣлокъ.

Таково въ краткихъ чертахъ положеніе суэзскаго канала и нѣкоторыхъ условій для производства по немъ торговли. Мы обратимся теперь къ разсмотрѣнію несравненно важнѣйшихъ вопросовъ о значеніи канала въ будущемъ для торговли и для международныхъ сношеній.

Для оцѣнки предполагаемаго вліянія суэзскаго канала на торговлю, наиболѣе данныхъ должны бы были представить засѣданія международнаго торговаго конгресса въ Капрѣ, устроеннаго по иниціативѣ *Association internationale pour le développement du commerce.* Это учрежденіе, какъ извѣстно образовалось, послѣ парижской всемірной выставки, въ 1867 году, когда ком-

миссары различныхъ государствъ, собравшись въ совѣщаніе, нашли полезнымъ основать общій органъ въ интересахъ всемірной торговли.

Эта ассоціяція, съ разрѣшенія египетскаго вице-короля, положила открыть въ Каирѣ торговый конгресъ съ 1 по 15 ноября прошлаго года; правленію общества казалось удачнымъ воспользоваться присутствіемъ на торжествѣ открытія канала столькихъ вліятельныхъ лицъ различныхъ странъ для того, чтобы соединить ихъ въ общемъ дѣловомъ засѣданіи. Въ конгрессъ были приглашены отъ ассоціаціи, какъ офиціальные представители, такъ и уполномоченные отъ торговыхъ палатъ и обществъ; кромѣ того, допущены письменныя сообщенія, которыя слѣдовало адресовать до 13 октября въ Парижъ, а до 17 октября въ Марсель.

Дѣло это устроилось однако такъ быстро, что немногіе подготовились достаточно къ его выполненію. Кромѣ того, до открытія канала, когда не были въ точности извѣстны окончательные размѣры канала, трудно было толковать о его значеніи. Конгрессъ состоялся однако, сначала подъ предсѣдательствомъ вице-короля, а за тѣмъ министра иностранныхъ дѣлъ Нубара Паши; но результаты его, по нашему мнѣнію, не были серьезны.

Изъ протокола видно, что конгрессъ заявилъ только рядъ надеждъ и желаній, а именно по его мнѣнію:

1) Желательно, чтобы, согласно заявленію настоящаго египетскаго правительства, всѣ товары, идущіе по каналу, были навсегда освобождены отъ транзитныхъ и тому подобныхъ сборовъ, въ пользу египетскаго правительства.

2) Желательно, чтобы всѣ державы признали необходимость нейтрализаціи канала.

3) Весьма желательно, чтобы морское право, во время войнъ, которыя, къ сожалѣнію, до сихъ поръ не прекращаются, было измѣнено, и всѣ державы признали неприкосновенность частной собственности на морѣ, кромѣ военной контрабанды; — и заявили въ тоже время, что блокада можетъ касаться только укрѣпленныхъ мѣстъ.

4) Развитіе международной и египетской торговли, вслѣдствіе открытія суэзскаго канала, требуетъ, чтобы коммерческія права и обычаи, существующіе въ Египтѣ, были бы основаны на новыхъ и солидныхъ началахъ. Конгрессъ желаетъ немедленно этого преобразованія, для того чтобы торговыя, промышленныя и кредитныя общества могли основываться и развиваться свободно. Конгрессъ надѣется, что труды, основанной съ этою цѣлью, особой международной коммиссіи приведутъ къ благопріятнымъ результатамъ.

5) Такъ какъ въ транзитъ суэзскаго канала войдетъ весьма важная часть торговли Европы съ восточными колоніями, то желательно, чтобы нѣкоторыя державы окончательно отказались отъ привилегій, которыя сохраняютъ онѣ въ своей колоніальной политикѣ.

6) Единство въ измѣреніи грузовой вмѣстимости для коммерческихъ судовъ должно быть введено, какъ можно скорѣе. Въ ожиданіи этого, рекомендуются къ употребленію таблицы превращеній, принятыя страховой компаніей *Veritas*. Желательно также, чтобы, при измѣреніи водоизмѣщеніи судовъ паровыхъ и смѣшанныхъ, были бы исключаемы пространства, занятыя машиною и складомъ угля.

7) Конгрессъ, имѣя въ виду, что первое условіе для развитія судоходства по каналу состоитъ въ удешевленіи каменнаго угля, предлагаетъ, для обоюдной пользы, суда, нагруженныя исключительно каменнымъ углемъ, не подвергать транзитному сбору за проходъ канала.

8) Желательно также, что бы суда, идущія съ баластомъ, въ какой либо пунктъ по каналу, или же проходящія его съ баластомъ, чтобы вернутся съ товаромъ, уплачивали только однажды транзитный сборъ.

9) Желательно, чтобы суда, идущія въ какой либо пунктъ на каналѣ, подвергались бы умѣреннымъ портовымъ сборамъ и уплачивали бы транзитный сборъ только пропорціонально пройденному ими по каналу пути.

10) Желательно, чтобы, въ видахъ развитія международной торговли, египетское правительство облегчило колонизацію ка-

нала, а также устройство новыхъ базаровъ, магазиновъ, рынковъ и товарныхъ складовъ.

11) Весьма важно, насчетъ наиболѣе заинтересованныхъ государствъ, сдѣлать новыя гидрографическія изслѣдованія Краснаго моря, и издать его карту Необходимо также устроить на этомъ морѣ нѣсколько новыхъ маяковъ, для чего взыскивать только умѣренные сборы.

12) Въ видахъ развитія новыхъ путей сообщенія и торговли, государства должны всевозможными средствами поощрять въ школахъ изученіе новыхъ языковъ и коммерческой географіи.

13) Желательно также, чтобы египетское правительство составляло и публиковало періодическіе отчеты о производительныхъ силахъ страны, для сообщенія ихъ другимъ государствамъ и взаимнаго обмѣна свѣдѣній.

Конгрессъ разошелся, однако, прежде окончательнаго разсмотрѣнія всѣхъ пунктовъ своей программы. Приняты были только три пункта: 1) объ освобожденіи отъ транзитной и другой пошлины въ пользу египетскаго правительства товаровъ, проходящихъ по суэзскому каналу, 2) о цѣлесообразности при измѣреніи кораблей принять одну общую для всѣхъ единицу мѣры и вѣса, 3) объ отмѣнѣ всякой пошлины съ кораблей, нагруженныхъ углемъ. Остальные одиннадцать пунктовъ остались неразсмотрѣнными вполнѣ.

Нѣкоторыя изъ желаній конгресса начинаютъ уже, впрочемъ, осуществляться; такъ испанское и голландское правительства, поощрявшія торговлю со своими колоніями подъ національнымъ флагомъ дифференціальными пошлинами, намѣрены въ скоромъ времени отказаться отъ подобной покровительственной политики.

Нейтрализація канала, предложенная конгрессомъ, составляетъ, по нашему мнѣнію, безплодную фантазію, такъ какъ Англія, владѣющая Перимомъ и Аденомъ и въ особенности большимъ военнымъ флотомъ, всегда имѣетъ средство запереть входъ въ Красное море и въ каналъ съ другой стороны.

Для интересовъ русской торговли, весьма важно, чтобы суэзская компанія скорѣе приняла извѣстныя правила для опре-

дѣленія грузовой вмѣстимости кораблей; въ настоящее же время, англійскіе и французскіе корабли, на основаніи своего офиціальнаго тоннажа *(jauge)*, могутъ въ дѣйствительности провести почти двойное количество груза, т. е вмѣсто 10 франк. пошлины уплатить, другими словами, только 5 франковъ; такое покровительство судамъ нѣкоторыхъ націй, безъ сомнѣнія, будетъ невыгодно отражаться на фрахтахъ судовъ конкурирующихъ съ ними государствъ и между прочимъ на русскихъ.

Прежде сравненія новаго пути по каналу со старымъ путемъ, вокругъ мыса Доброй Надежды, слѣдуетъ разрѣшить многіе важные вопросы, и въ особенности вопросъ, слѣдуетъ ли считать предпріятіе это оконченнымъ и размѣры канала достаточными для безостановочнаго судоходства, безъ дальнѣйшаго участія правительства египетскаго или международной коммиссіи?

Выше было сказано, что по первоначальному предположенію суэзскій каналъ долженъ былъ имѣть 8 метровъ глубины, 80 метровъ ширины въ верхнемъ сѣченіи и 44 метра въ нижнемъ сѣченіи, что позволяло свободно большимъ судамъ, имѣющимъ 12 метровъ ширины, расходиться въ каналѣ. Международная коммиссія, для безопасности, признала однако необходимымъ устроить еще разъѣзды. Г. Лессепсъ и строители канала, безъ всякаго разрѣшенія акціонеровъ, измѣнили размѣры канала; оставляя 8 метровъ глубины, ширина канала колеблется теперь между 100 и 58 метрами въ верхнемъ сѣченіи и имѣетъ на всемъ протяженія только 22 метра въ нижнемъ сѣченіи. Вслѣдствіе того, суда сколько нибудь значительныхъ размѣровъ, немогутъ удобно расходиться въ каналѣ; кромѣ того, при сильныхъ боковыхъ вѣтрахъ (довольно впрочемъ рѣдкихъ) и обязательно медленномъ ходѣ, суда, дурно слушаясь руля, будутъ съ большимъ трудомъ идти по каналу, рискуя то и дѣло быть прибитыми къ одной изъ бержъ. Подобный случай былъ уже съ нѣкоторыми пароходами во время торжественнаго открытія канала.

Самая глубина канала недоведена, какъ мы выше видѣли, до требуемыхъ концессіей 8 метр. 20—22 фута глубины, цифра не-

достаточная для б льшихъ индѣйскихъ пароходовъ, а разгрузка въ каналѣ обойдется дорого и поглотитъ частью выгоды новаго пути. Узнать на этотъ счетъ положительныя данныя на каналѣ было труднѣе, чѣмъ узнать года старой дѣвицы. Объявлено было только, наканунѣ торжества, что наименьшая глубина имѣлась въ Серапеумѣ 4 метра 80 сантиметровъ. Малая глубина имѣлись въ трехъ мѣстахъ, около озера Балла, Измаиліи и въ Серапеумѣ. О причинахъ ея существуютъ различныя предположенія. Инженеры объясняли намъ, также какъ и капитану Нересу (см. выше), что нечаянно былъ встрѣченъ твердый камень, работать который подъ водою очень трудно; такая находка удивительна, такъ какъ по всему своему протяженію каналъ былъ избитъ буровыми скважинами.

По другимъ отзывамъ,подрядрядчики просто не успѣли вынуть всего необходимаго количества земли; неисполненныхъ работъ осталось будто бы только на 2 мил. фр., цифра при механическихъ средствахъ компаніи незначительная. Третій слухъ, если онъ справедливъ, можетъ имѣть болѣе серьезныя послѣдствія; говорятъ, что безконечныя разливы Нила нанесли въ нѣкоторыхъ мѣстахъ суэзскаго перешейка такое количество ила и мелкаго песку, что какъ бы не вычерпывали его драгами, дно снова выпучивается, въ особенности отъ давленія насыпей ила, складываемыхъ по бокамъ канала и замываемыхъ теченіемъ. Затрудненіе это, впрочемъ не непреодолимо, но требуетъ постоянныхъ расходовъ.

Въ Портѣ Сандѣ также оченьтрудно бороться съ занесеніемъ гавани иломъ и пескомъ, и, быть можетъ, прійдется перенести этотъ портъ въ другое мѣсто, или измѣнить его устройство. Но и безъ подобныхъ крупныхъ измѣненій, одно расширеніе канала до 44 метр. ширины по дну, для придапія каналу дѣйствительно достаточныхъ размѣровъ, потребуетъ выемки 13.024,000 метровъ земли; глубина канала въ 8 метровъ, если она будетъ исполнена, признается всѣми совершенно достаточною. Она недоступна только для пароходовъ исключительныхъ размѣровъ, какъ «Гретъ-Истернъ» и т. п. Удвоеніе канала въ ширину г. Лавалле, говорятъ, берется исполнить за 50 милл. фран.

Имѣя въ виду громадныя готовыя средства, находящіяся въ распоряженіи этого подрядчика, цифра 50 мил. быть можетъ и не уменьшена, но въ ноябрѣ 1869 году у суэзской компаніи оставалось уже только 20 мил. франковъ для окончанія всѣхъ работъ, а геній Лессепса истощилъ, по видимому, всѣ средства для извлеченія денегъ. Посмотримъ, возможно ли собраніе этого капитала выпускомъ новыхъ акцій, облигацій или делегацій? Для этого нужно разрѣшить вопросъ, будутъ ли доходы компаніи покрывать расходы по содержанію канала, по уплатѣ процентовъ и тиражей по сдѣланнымъ уже займамъ, въ такой степени, чтобы оставалось еще что либо въ дивидендъ акціонерамъ.

Финансовый міръ отвѣтилъ уже на это отрицательно. Это видно изъ сравненія цѣнъ акцій суэзской компаніи на парижской биржѣ.

До открытія канала:	высшія цѣны:	нисшія цѣны:
1869 г.	франковъ.	
январь	465	420
февраль	500	457½
мартъ	492½	455
апрѣль	500	432½
май.	585	497½
іюнь	567½	525
іюль.	615	527½
августъ	632½	505
сентябрь.	510	410
октябрь	485	400
По открытіи канала:		
ноябрь	445	290
декабрь	370	297½.

т. е. цѣна акцій и, соотвѣтственно съ тѣмъ, цѣна облигацій и делегацій упала почти вдвое.

Тайна пониженія заключается въ томъ, что до открытія канала проценты уплачивались по бумагамъ компанія изъ капитала, а съ открытія, хотя это нѣсколько противорѣчитъ уставу, говорящему что акціонеры получаютъ 5% *до окончанія работъ* (а ка-

налъ невполнѣ оконченъ), должны уплачиваться изъ дохода компаніи.

Въ послѣднемъ отчетѣ акціонерамъ, указывая на приращенія азіатской торговли, г. Лессепсъ говорилъ довольно неопредѣленно, что хотя будущность компаніи представляется ему въ наилучшемъ видѣ, но окончаніе работъ онъ считаетъ только половиною дѣла, и съ той минуты, когда пройдетъ первое судно по каналу, правленіе *приложитъ всю энергію и преданность дѣлу, чтобы дать акціонерамъ хорошій доходъ.*

На эти обѣщанія серьезные критики возражаютъ нижеслѣдующее По предположенію суэзской компаніи для ежегодныхъ расходовъ управленія, содержанія канала (ремонтъ канала требуетъ, говорятъ, только 1.570,500 фр.) очистки его, различныхъ сборовъ и друг. потребно около 10000000 франк., на уплату процентовъ по облигаціямъ и премій по лотереѣ, соединенной съ тѣмъ же займомъ, необходимо 11.000.000 франковъ Такимъ образомъ, прежде чѣмъ выручить что либо для акціонеровъ, должно собрать 21.000,000 франковъ, для чего необходимо при настоящемъ размѣрѣ пошлинъ, чтобы по каналу прошло 2.100,000 тоннъ, или 6,000 тоннъ ежедневно.

Если же компанія пожелаетъ дать хотя 5% своимъ акціонерамъ, то должна получить еще 10.000,000 фр.; всего 31 мил. ежегнаго фр., дохода, для чего должны пройти по каналу 3.100,000 тоннъ въ годъ, или 8500 тоннъ въ день. Предполагать такое движеніе въ первые годы существованія канала весьма трудно, такъ какъ суда, идущія въ Индію съ балластомъ и углемъ, будутъ избѣгать канала, чтобы не подвергаться уплатѣ пошлинъ, довольно отяготительныхъ для судна, не имѣющаго дорогаго груза. Парусное судно напр., въ 1000 тоннъ съ 25 чел. команды должно будетъ уплатить приблизительно транзитныхъ пошлинъ 10,000 франк., пассажирскихъ 250 фр., буксирныхъ 2000 фр., стоянковыхъ 50 фр., лоцманскихъ 750 фр., всего около 14,050 франковъ, или $5\frac{1}{2}$ коп. съ пуда.

По послѣднимъ газетнымъ извѣстіямъ, пошлинный сборъ въ каналѣ исчисленъ приблизительно только въ 5 или 6 милліоновъ франковъ въ годъ, т. е. для движенія 600,000 тоннъ.

Кромѣ того, по имѣющимся до сихъ поръ свѣдѣніямъ, сводъ которыхъ сообщаемъ ниже, сѣверная часть Краснаго моря большую часть года недоступна паруснымъ судамъ, идущимъ изъ Индіи и Китая въ Европу. Съ этимъ начинаетъ соглашаться и суэзская компанія, судя по отзыву ея органа *Journal de l'Isthme de Suez (1 juin 1869)*.

Но даже и при доступности Краснаго моря паруснымъ судамъ, по разсчету де Коппика, только парусныя суда, идущія изъ Бомбея, и вообще съ Малабарскаго берега, въ Тріестъ, Марсель и Одессу, будутъ имѣть разсчетъ идти по суэзскому каналу, а не вокругъ мыса Доброй Надежды. Г. Лессепсъ считаетъ для паруснаго судна сбереженіе времени въ пути въ 2 мѣсяца, а расходовъ въ 50,000 франковъ. Въ дѣйствительности же, принимая сбереженіе времени въ 2 мѣсяца, судно въ 1000 тоннъ выигрываетъ:

	Франковъ.
На сбереженіе жалованія и содержаніе экипажа по 3000 франковъ въ мѣсяцъ	6,000
Считая цѣнность судна въ 300,000 фр., а расходы на его погашенія и процентъ на капиталъ въ 12%, въ годъ 36,000 фр., а въ два мѣсяца . . .	6000
Порча парусовъ, обшивки, такелажа и проч. въ годъ 18,000 фр., а въ 2 мѣсяца	3000
Итого. .	15,000
за то судно израсходуетъ:	
Пошлинъ за проходъ въ каналѣ	10,000
Страхованіе, считая его только на 1% дороже, чѣмъ по старому пути	3,000
Итого. .	14,000

Слѣдовательно все сбереженія будетъ въ 1000 фр., или въ 50 разъ менѣе, противъ предположенія г. Лессепса.

Въ случаѣ же, если плаванія по суэзскому каналу не будетъ доступно паруснымъ судамъ, одни пароходы не скоро еще будутъ въ состояніи представить тѣ ежегодныя 3.100,000 тоннъ, движеніе которыхъ по каналу требуется, чтобы дать акціонерамъ хотя 5% въ годъ дивиденда.

Азіатскіе товары такъ дороги, что сбереженіе расходовъ перевозки, особенно въ первое время, при неразвитіи мѣстной производительности, не могутъ понизить цѣны до такой степени, чтобы *внезапно* усилить потребленіе ихъ въ Европѣ въ значительной пропорціи. До сихъ поръ весь шелкъ, индиго, чай пряности и пр., доставляемые въ Европу, не составляли 500,000 тоннъ; количество перца, кофе и пр. можно положить въ 150,000 тоннъ. Полагая, что *весь* отпускъ хлопка изъ Индіи, 1.6000,000 кипъ, пойдетъ по каналу, необходимо прибавить еще 350,000 тоннъ; итого получается 1.000,000 тоннъ груза; взадъ и впередъ по каналу пройдетъ слѣдовательно 2.000,000 тоннъ груза.

Такимъ образомъ самое широкое назначеніе количество груза не достигаетъ еще цифры, потребной для выдачи даже самаго скромнаго дивиденда акціонерамъ.

Ошибка въ первоначальномъ разсчетѣ, обѣщавшемъ акціонерамъ 20% дохода, произошла оттого, что г. Лессепсъ почти все судоходство въ водахъ китайскихъ, индѣйскихъ и австралійскихъ полагалъ направить по суэзскому каналу, и считалъ, что такимъ образотъ пойдетъ 6.000,000 тоннъ въ годъ или 16,000 тоннъ ежедневно; кромѣ того расходы по сооруженію канала онъ считалъ въ 160 мил., а не въ 420 мил. франк., какъ обошелся до сихъ поръ каналъ, и не въ 500 мил. франк., сумму окончательно потребную для его сооруженія.

Единственнымъ преимуществомъ новаго пути г. Лессепсъ постоянно выставлялъ сокращенія вдвое и втрое разстоянія. Но для парусныхъ судовъ это сокращеніе неимѣетъ особаго значенія, ибо разстоянія измѣряются для нихъ не числомъ верстъ по картѣ отъ одного порта до другаго, а временемъ, потребнымъ для совершенія перехода подъ парусами.

Послѣднее же далеко не соглашается съ поверстнымъ разстояніемъ. Такъ хотя между Гавромъ и Нью-Іоркомъ опредѣленное разстояніе, но парусное судно употребляетъ 40 или 45 дней, чтобы идти изъ Гавра въ Нью-Іоркъ, и только 20 или 25 дней на обратный путь. Точно также, въ то время, когда парусное судно въ 55 дней проходитъ пространство въ 2000 франц. льё, изъ Ламанша къ мысу Доброй Надежды, тому же судну необходимо 75 дней, чтобы

сдѣлать переходъ изъ Одессы въ Ламаншъ, хотя тутъ всего 850 франц. льё разстоянія. То же самое наблюдается во всѣхъ моряхъ, и особенно Китайскомъ и Индѣйскомъ, гдѣ господствуютъ муссоны.

Г. Лессепсъ приложилъ тѣ же расчеты и къ страховымъ преміямъ, хотя никогда страховыя общества не расчитываютъ ихъ по разстоянію, проходимому судномъ, а единственно по опасностямъ пути; такъ что премія можетъ быть высокой для короткаго разстоянія и низкой для длиннаго. Въ то время, когда необходимо платить 2 и $2^1/_2$ % страховыхъ премій за разстоянія изъ Одессы въ Гавръ въ 900 лье, за разстояніе отъ мыса Доброй Надежды до Гавра въ 2600 лье страховая премія не превосходитъ $1^1/_4$ %; въ то время, когда за 4,400 лье отъ Англіи до Адена страховая премія равна 2%, за разстояніе отъ Адена до Суэза въ 320 лье судно платитъ 4%.

Компанія будетъ конечно имѣть доходъ отъ пассажирскаго движенія, но прорытіе суэзскаго канала немного прибавитъ собственно къ удобству пассажирскаго движенія, потому что уже около тридцати лѣтъ пассажирское движеніе и безъ того направляется изъ Европы въ Индію и Китай по Красному морю, а не вокругъ мыса Доброй Надежды. Хотя г. Лессепсъ въ рѣчи въ послѣднемъ годовомъ собраніи акціонеровъ упомянулъ что скоро, благодаря каналу, путешественникъ будетъ въ состояніи изъ Парижа сдѣлать переѣзъ въ Бомбей въ 20 дней, вмѣсто употребляемыхъ до сихъ поръ трехъ мѣсяцевъ. Но это красивая фраза и только.

Въ дѣйствительности, давно уже путешественникъ употребляетъ 20 дней на поѣздку въ Бомбей, изъ которыхъ 12 часовъ по желѣзной дорогѣ изъ Капра въ Александрію. Прямое путешествіе по каналу, строго говоря, увеличитъ даже нѣсколько время, потребное для путешествія, а никакъ не сократитъ его. Мы не отрицаемъ, однако, что въ будущемъ постоянное возрастаніе торговыхъ дѣлъ черезъ суэзскій каналъ должно увеличить въ значительной степени и пассажирское движеніе по этому же направленію.

Остается слѣдовательно одинъ вопросъ, имѣющій необыкно-

венно важное значеніе и для Россіи, а именно, какимъ путемъ направится австралійская торговля, которую г. Лессепсъ тоже причислилъ къ своему пути.

Австралія, кромѣ золота, производитъ, какъ извѣстно, въ огромномъ количествѣ сырые продукты, произведенія своихъ быстро развивающихся земледѣлія и скотоводства, Прогрессъ этой новой части свѣта, благодаря приливу эмиграціи энергическаго англо-саксонскаго племени и свободѣ политическихъ и гражданскихъ учрежденій, изумителенъ. Постоянно возрастающая производительность Австраліи наводняетъ англійскіе рынки, и быстро вытѣсняетъ оттуда соотвѣтственные земледѣльческіе продукты Россіи и другихъ странъ. Облегченіе, при помощи суэзскаго канала, доступа австралійскихъ произведеній къ рынкамъ Средиземнаго моря, кромѣ значительнаго дохода компаніи, можетъ нанесть сильный ударъ нѣкоторымъ отраслямъ русской торговли.

Превосходный климатъ и огромныя пространства незаселенной плодородной земли позволяютъ въ Австраліи съ выгодою заниматься овцеводствомъ, и годовое содержаніе овцы въ Австраліи требуетъ очень незначительныхъ расходовъ*). Удобство этой дешевизны нѣсколько уменьшалось дорогимъ траспортомъ въ Европу, и тѣмъ долгимъ временемъ, которое необходимо употребить на доставку шерсти и другихъ произведеній на европейскіе рынки. Съ открытіемъ суэзскаго канала послѣднее неудобство могло значительно уменьшиться.

Многія ожидаютъ, что съ открытіемъ движенія судовъ по суэзскому каналу, съ открытіемъ желѣзныхъ дорогъ изъ юга Россіи въ Москву, и при существованіи у насъ малой пошлины на ввозную шерсть, въ Одессѣ могутъ образоваться значительныя склады австралійской шерсти, откуда она будетъ посылаться въ столицы или на западно-европейскіе рынки, если цѣны на этихъ рынкахъ будутъ выгоднѣе. Тоже произойдетъ въ Марселѣ, Тріестѣ и другихъ мѣстахъ южной Европы.

---

*) По словамъ нашего извѣстнаго овцевода, г. Филиберта, овца обходится въ Россіи 1 р. 50 к. въ годъ, а въ Австраліи 10 к. въ годъ.

Кромѣ шерсти, Австралія можетъ производить и всѣ другія земледѣльческія продукты. Мы должны однако замѣтить, что, по отзыву компетентныхъ людей цѣны австралійскихъ произведеній достигли теперь наименьшаго размѣра, при которомъ тамошніе производители не имѣютъ уже никакой выгоды. Слѣдовательно мы не должны ожидать дальнѣйшаго пониженія цѣнъ, а извѣстная увѣренность въ этомъ случаѣ значитъ уже очень много.

Затѣмъ большая часть производительности Австраліи состоитъ изъ товаровъ, которые не выдержатъ транспорта на паровыхъ судахъ и предпочтутъ прежній способъ перевозки на парусныхъ судахъ прямо въ Англію. Между товарами, часть которыхъ по всей вѣроятности пойдетъ по каналу мы можемъ указать, по направленію въ Австралію, на бумажныя и шерстяныя мануфактуры, также на переселенцевъ, а обратно, шерсть, мѣдь и золото. Сало, кожи, хлѣбъ изъ Австраліи и желѣзныя издѣлія въ Австралію пойдутъ, по всей вѣроятности, по старому пути.

Слѣдовательно разсчеты г. Лессепса о направленіи большей части торговли Австраліи по суэзскому пути, намъ кажутся, преждевременными.

По словамъ г. Цепкера, даже для торговли средиземныхъ портовъ съ Австраліей, суэзскій каналъ не имѣетъ значенія. Корабли, служащіе въ настоящее время для сообщенія Европы и Австраліей, суть клиперныя суда, которыя только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ своего плаванія приводятся въ движеніе паромъ и берутъ потому небольшое количество угля; вообще же на пути своемъ они пользуются только попутными вѣтрами. Такимъ образомъ проходятъ они разстояніе отъ Ливерпуля, мимо мыса Доброй Надежды, до Мельбурна въ 57 дней, а отъ Мельбурна въ Ливерпуль, мимо мыса Горнъ, въ 66 дней; всего, взадъ и впередъ, въ 123 дня. Они имѣютъ много мѣста для груза и требуютъ мало горючаго. Черезъ суэзскій каналъ товарный пароходъ достигаетъ изъ Тріеста и Одессы до Мельбурна не ранѣе 62 дней, даже отъ Бриндизи почтовый пароходъ придетъ только недѣлей раньше, чѣмъ судно, отправленное изъ Ливерпуля, мимо мыса Доброй Надежды. При этомъ путь по суэзскому

каналу безъ сомнѣнія обойдется дороже отъ большаго потребленія дорогаго угля и пошлинъ въ каналѣ. Потому Тріестъ и наша Одесса мало имѣютъ шансовъ для прямой торговли съ Австраліей, сравнительно съ Англіей и сѣверной Германіей.

Но, если Австралія не много прибавитъ къ суэзскому транзиту, за то новые кругосвѣтныя пути не много у него и отымутъ. Нѣкоторые писатели къ причинамъ уменьшенія доходности суэзскаго канала прибавляютъ еще конкуренцію новаго пути изъ Азіи въ Европу, образуемаго сооруженіемъ въ Соединенныхъ Штатахъ атлантической желѣзной дороги въ 3,620 миль, позволяющей перевозить товары изъ Іокагамы въ Японіи въ Нью-Іоркъ въ 25 дней, а оттуда въ Европу въ 15 дней.

Но едва ли путь этотъ представляетъ серьезную конкуренцію каналу, потому что сухопутная перевозка обходится до сихъ поръ втрое дороже морской, и пока стоитъ дешевле доставить товаръ изъ Гонгъ-Конга до Нью-Іорка моремъ, нежели отъ Нью-Іорка до Чикаго сухимъ путемъ. Путь черезъ Америку по всей вѣроятности окажется выгоденъ только для Японіи и японской торговли съ Европой. Уже изъ Китая товары могутъ быть доставлены гораздо скорѣе черезъ суэзскій каналъ.

Панамскій каналъ, если только онъ будетъ осуществленъ, въ чемъ до сихъ поръ сомнѣваются компетентные инженеры, тоже не представляетъ серьезной конкуренціи суэзскому каналу въ азіатской торговлѣ. Это видно изъ слѣдующаго сравненія разстояній отъ Шанхая:

	морскихъ миль.	
	Чрезъ Суэзъ.	Чрезъ Панаму.
До Лондона	12,000	13,500
» Марсели	9,000	12,000
» Нью-Іорка	12,000	12,500

т. е. за Суэзомъ остается значительное сокращеніе пути, притомъ суда имѣютъ возможность чаще брать по пути уголь или товары. Для русской торговли панамскій каналъ, относительно суэзскаго, никаго значенія имѣть не можетъ.

Изъ предъидущихъ соображеній читатель можетъ вывести заключеніе, что, не смотря на свое великое значеніе для тор-

говли и цивилизаціи, не смотря на свое блестящее будущее и рѣшительное значеніе на судьбы паруснаго и пароваго флота, суэзскій каналъ является далеко не интереснымъ акціонернымъ предпріятіемъ, потому что мало такихъ акціонеровъ, которые, въ ожиданіи будущихъ благъ и развитія цивилизаціи, рѣшились бы сидѣть, хотя десять лѣтъ, безъ дохода.

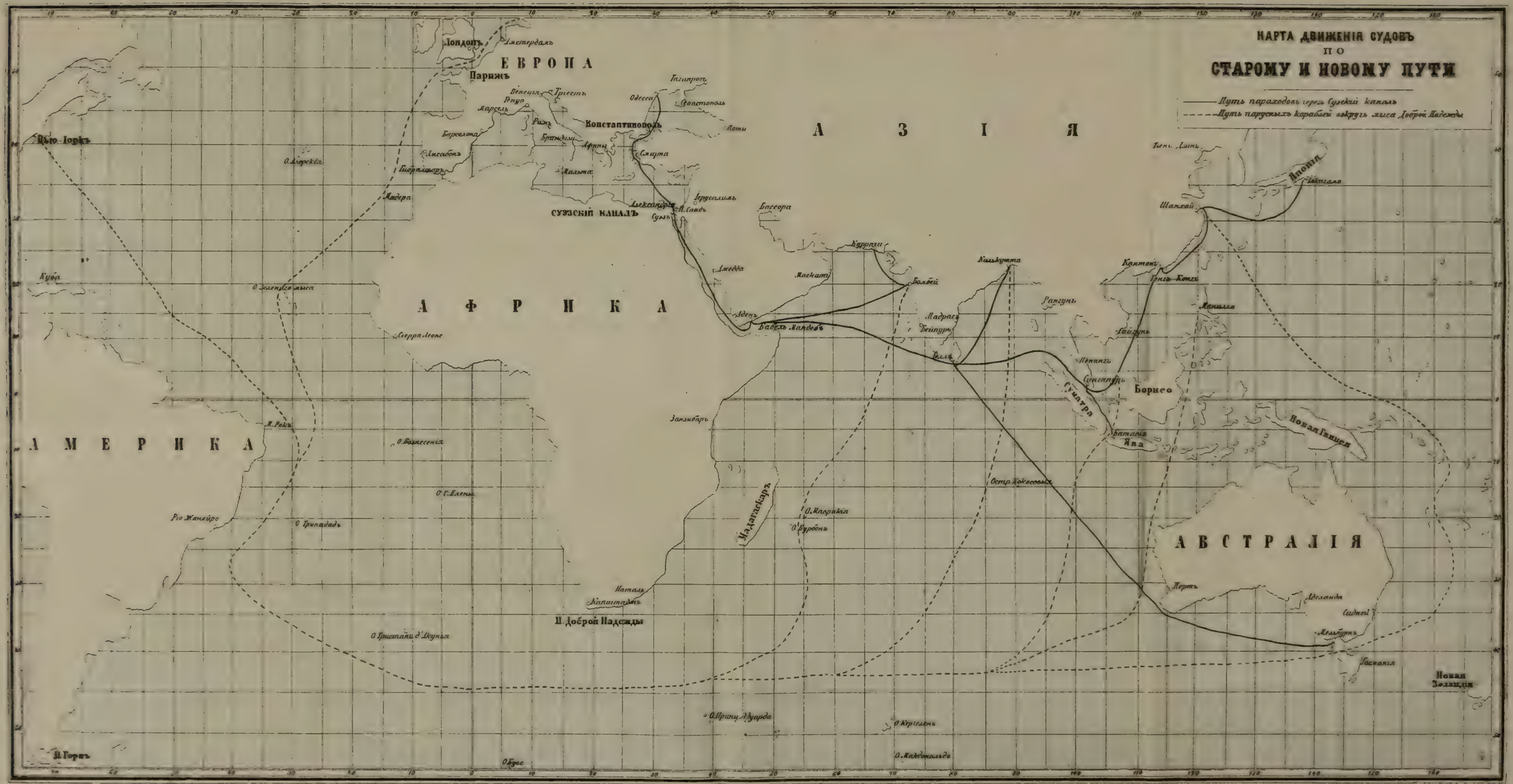
Вслѣдствіе того, возникли въ послѣднее время различныя предположенія, между которыми наиболѣе заслуживаетъ вниманія проэктъ, предлагающій правительствамъ Европы, заинтересованнымъ въ торговлѣ черезъ суэзскій каналъ, вознаградить акціоперовъ за ихъ расходы и права, подобно тому какъ это было сдѣлано въ Зундскомъ проливѣ и устьяхъ Шельды, и затѣмъ составить международную коммисію, которая, подобно международной комиссіи для улучшенія устьевъ и судоходства р. Дуная, взяла бы каналъ въ свои руки, собирала бы пошлины и производила бы расходы доплачивая дефицитъ изъ суммы, разложенной пропорціонально участію различныхъ государствъ въ плаваніи по каналу.

Г. Лессепсъ торжественно объявляетъ, однако, что суэзская компанія такъ убѣждена въ выгодности своего предпріятія, что не нуждается ни въ какихъ вознагражденіяхъ, ни въ какомъ международномъ или частномъ содѣйствіи и въ состояніи содержать и улучшать каналъ, не требуя ни у кого фондовъ и безъ перерыва судоходства.

Какія же дѣйствительно представляетъ суэзскій каналъ выгоды для торговли?

Каналъ, сокращающій вдвое и втрое разстояніе между двумя частями свѣта, изъ которыхъ одна является представителемъ 250,000,000 образованнаго населенія, производящаго мануфактуры и др. обработанныя произведенія, а другая имѣетъ 600,000,000 населенія, обработывающее богатѣйшую и плодоподноснѣйшую почву въ тропическомъ и жаркомъ климатѣ, по неволѣ сдѣлается и естественнѣйшимъ путемъ для торговля этихъ частей свѣта.

Во всякомъ случаѣ, точныя предсказанія теперь довольно трудны, потому что критическое положеніе европейской тор-



Скалковейя Суэзскій каналъ

Картографическое Зав. Дациаго Ротштерна и К°

говля въ послѣдніе годы по необходимости вліяетъ на промышленность перевозочную, и понизило фрахты по старому пути, вокругъ мыса Доброй Надежды, до такой степени, что сравненіе ихъ съ фрахтами, предполагаемыми по новому пути, едва-ли будетъ справедливо.

Величайшіе враги суэзскаго канала, англичане, признаютъ теперь пользу канала для англійской торговли, торговаго флота и особенно для англійскихъ колоній, во главѣ которыхъ стоитъ Остъ-Индія съ ея 400 милліоннымъ населеніемъ; англичане полагаютъ, однако, что очень многіе предметы торговли, товары дешевые и громоздскіе, каковы въ особенности большинство товаровъ, идущихъ изъ Англіи, не выдержутъ расходовъ новаго пути и транзитной пошлины, хотя сама по себѣ пошлина эта и не очень велика. Они полагаютъ все такіе, что всѣ товары, выдерживающіе расходы перевозки на пароходахъ, должны *немедленно* воспользоваться новымъ путемъ.

Къ числу этихъ товаровъ англичане относятъ изъ отпускаемыхъ Европою: хлопчато-бумажныя издѣлія, шерстяныя издѣлія, шерстяную пряжу, игольный товаръ, мѣдь, посуду, и изъ привозимыхъ въ Европу: хлопокъ, шерсть, слоновую кость, гуммы, кофе, шелкъ, индиго, чай и пряности. Для всѣхъ этихъ товаровъ выигрышъ отъ болѣе быстрой доставки далеко покрываетъ расходы по транзиту въ каналѣ.

Нѣмецкіе экономисты очень тщательно теоретически разработали вопросъ о преимуществахъ новаго пути. Едва ли кто либо можетъ возразить что нибудь, противъ разсчетовъ барона Кальхберга (въ Тріестѣ) и г. Ценкера (въ Бременѣ). Они не имѣютъ ничего общаго съ мудростью французскихъ писателей о суэзскомъ каналѣ, всѣ разсужденія которыхъ основаны исключительно на слѣдующей таблички, составленной нѣкогда г. Лессепсомъ:

	Разстояніе до Бомбея via Cap	*via Suez*	Сокращеніе по новому пути
	миль		миль
отъ Константинополя	12,440	3,600	7,840
» Бриндизи.	11,107	3,703	7,404

	Разстояніе до Бомбея via Cap	Сокращеніе по новому пути *via Suez*	
	миль		миль
отъ Одессы	12,088	3,952	7,136
» Тріеста	11,504	4,100	7,404
» Генуи	10,696	4,208	6,488
» Марсели	10,560	4,280	6,280
» Гибралтара	9,840	4,720	5.120
» Бордо	10,640	5,752	4,868
» Ливерпуля	10,896	6,008	4,888
» Лондона	10.912	6,024	4,888
» Амстердама	10,964	6,076	4,888
» Гамбурга.	11,220	6,332	4,888
» Петербурга	11,610	7,360	4,250
» Нью-Іорка	11,520	7,920	3,600

Баронъ Кальхбергъ составилъ свои разсчеты для Тріеста, который, какъ мы выше видѣли, находится почти въ одинаковомъ разстояніи съ нашей Одессой отъ Бомбея. Г. Кальхбергъ разсматриваетъ вопросы: на сколько сократитъ суэзскій каналъ путь кораблей, идущихъ изъ Остъ-Индіи, какіе товары могутъ идти на пароходахъ на Суэзъ съ большою выгодою, чѣмъ на парусныхъ судахъ, въ обходъ мыса Доброй Надежды, и наконецъ какой районъ Тріеста *(Hinterland)* съ особенною выгодою можетъ воспользоваться новымъ путемъ? По разсчетамъ г Кальхберга, изъ всѣхъ гаваней южной Европы Тріестъ получаетъ наибольшее сокращеніе разстоянія до Бомбея; путь мимо мыса Доброй Надежды представляетъ отъ Тріеста до Бомбея 11,504 морскихъ миль, тогда какъ черезъ Суэзъ всего 4,100 морскихъ миль. Отъ Бомбея, чрезъ Суэзъ, къ Тріесту на 1,908 морскихъ миль ближе, чѣмъ къ Ливерпулю, и на 1976 морскихъ миль ближе, чѣмъ къ Гамбургу, откуда до сихъ поръ преимущественно снабжалась средняя Европа колоніальными товарами.

Парусное судно идетъ изъ Бомбея въ Гамбургъ, среднимъ числомъ, около 104 дней, тогда какъ теперь грузовой пароходъ (считая даже среднимъ числомъ 8 узловъ въ часъ) употребитъ

на путь отъ Бомбея до Тріеста 23 дня, а до Гамбурга 34 дня. По разсчету г. Кальхберга выходитъ, что перевозка товара изъ Бомбея, вокругъ мыса Доброй Надежды, въ Гамбургъ на парусномъ суднѣ можетъ конкурировать съ пароходною перевозкою черезъ Суэзъ въ Тріестъ на столько, на сколько увеличенныя издержки пароваго транспорта не превышаютъ, въ барышѣ купца, $4^1/_2\%$ стоимости товара.

А именно, купецъ въ 81 день лишняго плаванія теряетъ до $2^1/_2\%$ на стоимость груза, ибо капиталъ его находится это время безъ обращенія, если отправляетъ его на парусномъ суднѣ, вокругъ мыса Доброй Надежды; кромѣ того, онъ платитъ на $1^1/_2\%$ болѣе страховыхъ премій, противъ транспорта черезъ Суэзъ. Слѣдовательно при избраніи пути рѣшительный голосъ принадлежитъ цѣнности самаго груза.

По разсчетамъ г. Кальхберга, паровой транспортъ изъ Бомбея, на Суэзъ, въ Тріестъ будетъ стоить дороже паруснаго транспорта, на мысъ Доброй Надежды, въ Гамбургъ на 5 флор. 11 крейцеровъ и болѣе болѣе 3 руб. на тонну (около $5^1/_2$ коп. на пудъ). По этому всѣ товары, стоющіе не менѣе $127^3/_4$ флориновъ за тонну (или $1^1/_4$ руб. за пудъ), могутъ быть съ одинаковою выгодою возимы изъ Бомбея какъ на парусныхъ судахъ, мимо мыса Доброй Надежды, въ Гамбургъ, такъ и на пароходахъ, черезъ Суэзъ, въ Тріестъ; для всѣхъ же товаровъ, цѣнность конхъ дороже означенной нормы ($1^1/_4$ руб. за пудъ), выгоднѣе перевозка на Суэзъ, на паровыхъ судахъ.

Желая опредѣлить районъ, который выпадаетъ на долю торговли Тріеста при суэзскомъ каналѣ, Кальхбергъ принялъ во вниманіе разстояніе другихъ портовъ: Гамбурга, Бремена, Роттердама, Венеціи, Марсели,—которые каждый имѣютъ конечно свой районъ, и нашелъ: 1) первый поясъ, что при цѣнѣ товара въ $6^1/_3$ флорина за центнеръ (или 3 р. за тонну), поясъ Тріеста идетъ дугою на сѣверъ, границы коей Одербергъ, Пардубицъ, Тоборъ, Пильзенъ, Регенсбургъ, Ульмъ. Внѣ этой границы выгоднѣе отправлять и получать товары чрезъ Гамбургъ, Бременъ, Венецію и т. д. 2) Второй поясъ, при цѣнѣ товара 10 флор. за центнеръ. Линія эта подвигается на 15 миль шире, до

Оппельна, Рейхенберга, Мельника, Эгера, Нюренберга, Штутгарта; 3) Третій поясъ, при цѣнѣ товаръ 20 флор. за центнеръ. Линія пояса опять расширяется кругомъ на 55 миль (Познань Франкфуртъ на Одерѣ, Галле, Франкфуртъ на Майнѣ); 4) четвертый поясъ, при цѣнѣ товара въ 30 флор. Линія пояса расширяется на 95 миль сѣвернѣе, и захватываетъ всю Германію.

Эти поясы объясняютъ, на сколько можетъ конкурировать паровая перевозка, черезъ Суэзъ въ Тріестъ, съ паруснымъ транспортомъ, мимо мыса Доброй Надежды, въ гаваняхъ сѣверной Германіи, при предложеніи однообразнаго тарифа желѣзныхъ дорогъ по всей Германіи, въ 1 австрійскій крейцеръ за центнеръ въ каждой милѣ. Подъ категорію товаровъ, выгодныхъ для перевозки паровыми судами, черезъ Тріестъ въ Остъ-Индію и далѣе и обратно, подходятъ стало быть по своей цѣнѣ: шерсть, табакъ, большая часть колоніальныхъ и мануфактурныхъ товаровъ, и естественно не подходятъ сырые продукты, въ родѣ хлѣба, и отчасти скота.

Для того, чтобы примѣнить въ настоящую минуту разсчеты барона Кальхберга къ Одессѣ и Таганрогу, у насъ не имѣется достаточныхъ данныхъ, но и теперь мы видимъ, что товаръ цѣнность котораго не менѣе $18^1/_2$ руб. за центнеръ или $5^1/_2$ руб. за пудъ, провезенный изъ Остъ-Индіи, Австраліи или Китая, черезъ Суэзъ, на Тріестъ, получитъ несомнѣнное господство на рынкахъ всей Германіи, и не пуститъ въ ходъ такой же цѣны товара, провезеннаго оттуда же, черезъ Суэзъ на Одессу; товаръ этотъ, дойдя до западной русской границы, долженъ будетъ остановиться, или пойдти вспять.

Но, какъ извѣстно, азіатскіе товары по большей части дороже приведенной выше нормы, слѣдовательно Одесса можетъ служить и транзитнымъ портомъ для Европы, для товаровъ дорогихъ, и портомъ для снабженія извѣстнаго района товарами дешевыми и средней стоимости. Нечего и говорить, что и этотъ районъ слишкомъ значителенъ. Онъ могъ бы охватить почти всю Россію, если бы управленіе желѣзныхъ дорогъ согласилось на постепенное введеніе однообразнаго тарифа и единство торгово-перевозочныхъ пріемовъ на всѣхъ линіяхъ

желѣзныхъ дорогъ Россійской Имперіи,—вопросъ пріобрѣтающій въ настоящее время первостепенную важность для нашего экономическаго и торговаго преуспѣянія, въ виду усиливающейся конкурренціи другихъ странъ, при помощи новыхъ путей сообщенія.

Справедливость этого предположенія подтверждается и отзывомъ опытныхъ московскихъ купцевъ, а также купцевъ нѣмецкихъ, которыя полагаютъ, что сооруженіе южныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и тѣ провозныя платы, которыя будутъ на нихъ установлены, возъимѣютъ болѣе вліянія на перемѣщеніе въ Одессу и Таганрогъ колоніальной торговли, чѣмъ даже открытіе суэзскаго канала. Насколько это справедливо, видно изъ того, что, вслѣдствіе бездорожія, даже анатолійскій хлопокъ везутъ до сихъ поръ въ Москву черезъ Лондонъ и Петербургъ, а не черезъ Одессу.

По словамъ г. Ценкера, сбереженіе времени въ торговлѣ влечетъ за собою всегда и денежную выгоду. Чѣмъ скорѣе приходитъ товаръ, тѣмъ ранѣе можетъ онъ быть проданъ, и тѣмъ скорѣе пользуются прибылью его продажи. Конечно, точное показаніе сберегаемаго процента опредѣлить очень трудно, по среднимъ числомъ, однако, купецъ долженъ принимать его въ 12% въ годъ, или 1% въ мѣсяцъ; такъ какъ частное лицо требуетъ 6% въ годъ на свой капиталъ.

Разсчетъ этотъ подтверждается и тѣмъ соображеніемъ, что если адресантъ получаетъ по почтѣ, 2 или 3 мѣсяцами ранѣе товара, идущаго мимо мыса Доброй Надежды, счетъ и продаетъ свое право на товаръ третьему лицу, то среднимъ числомъ уступаетъ ему 5%. Эта прибыль соотвѣтствуетъ покрайней мѣрѣ 12% прибыли въ годъ, и даже превышаетъ ее, слѣдовательно для сбереженія времени, представляемаго суэзскимъ каналомъ, выигрышъ въ процентахъ для гаваней сѣверныхъ морей нужно положить въ 2%, а для гаваней Средиземнаго моря отъ $2\frac{1}{4}$ до $2\frac{1}{3}$%.

Еще большее значеніе имѣетъ это сбереженіе времени, когда дѣло идетъ о пользованіи благопріятными или избѣжаніи неблагопріятныхъ условій продажи товара. Эти послѣднія весьма

важны, какъ для ввоза такъ и для вывоза, и подвержены значительнымъ колебаніямъ. Временной недостатокъ или излишекъ какого нибудь товара, а также и мода, влечетъ за собою колебаніе цѣнъ, выгодами отъ которыхъ воспользоваться можетъ только тотъ, кто во время предложитъ товаръ, въ данную минуту наиболѣе требуемый; тогда какъ купецъ медлительный явится только затѣмъ, чтобы испытать новую невыгоду. Какъ ни важны впрочемъ и достойны вниманія эти отношенія для торговли, но теперь еще трудно, и даже невозможно точно опредѣлить вліяніе ихъ на цѣны.

Относительно сбереженія страховыхъ премій, нужно замѣтить, что пароходъ, который идетъ изъ Бомбея только $^1/_4$ долю времени, сравнительно съ парусным кораблемъ, испытываетъ и четвертую только долю опасности, противу послѣдняго. Хотя, бы пароходъ находился на морѣ по времени и не менѣе паруснаго судна, онъ все таки пользуется большею безопасностію, не будучи вполнѣ отданъ на произволъ вѣтровъ. Только относительно пожара, онъ менѣе безопасенъ паруснаго судна, впрочемъ несчастія такого рода вообще чрезвычайно рѣдки на пароходахъ.

Въ дѣйствительности размѣръ страховыхъ премій конечно не соотвѣтствуетъ вполнѣ этимъ правиламъ, но устанавливается, смотря по предложенію и требованію. Во всѣхъ индѣйскихъ и проч. азіатскихъ гаваняхъ страхованіе въ Европу доходитъ съ нѣкоторымъ колебаніемъ до $2^1/_2\%$; между тѣмъ какъ изъ Европы товары въ Китай страхуются по $1^3/_4\%$. По суэзскому пути платили $1^1/_4$ въ Англію, 1% въ Трiестъ и Марсель; послѣ возстановленія прямаго сообщенія, премія можетъ понизиться на $^1/_4\%$.

Отъ продолжительности пути зависитъ иногда ущербъ въ качествѣ товара, напр. для чая; ущербъ этотъ впрочемъ для различныхъ товаровъ бываетъ столь различенъ, что общая оцѣнка его невозможна.

Наконецъ и учащеніе рейсовъ играетъ важную роль при назначеніи фрахтовъ, и безъ сомнѣнія понизитъ цѣны.

Важнѣйшіе порты Россіи на югѣ суть: для юго-западной Россіи Одесса, для крымскаго полуострова Севастополь, для юго-

восточной Россіи Таганрогъ, и для Кавказа Поти. Порты эти находятся отъ Бомбея, черезъ суэзскій каналъ, въ слѣдующемъ разстояніи:

	морск. миль.
Севастополь	3,894
Одесса.	3,948
Таганрогъ	4,195
Поти	4175

Дальнѣйшія наши вычисленія мы будемъ дѣлать для Одессы, какъ важнѣйшаго пункта для торговли не только для мѣстнаго района, но и по связи своей съ Москвой, Петербургомъ и западной Европой; тѣ же разсчеты съ небольшими измѣненіями въ цифрахъ могутъ быть приложимы, конечно, и къ другимъ русскимъ портамъ.

Одесса, вообще, приготовлена болѣе другихъ русскихъ портовъ, къ учрежденію прямыхъ сношеній съ дальнымъ востокомъ. Зимой портъ ея не замерзаетъ, а въ это время, какъ извѣстно, идетъ важнѣйшая отправка хлопка изъ Остъ-Индіи. Огромныя портовыя сооруженія Одессы, не вполнѣ еще оконченныя, на которыя правительство ассигновало около 5 милліоновъ руб., превращаютъ Одессу въ обширный, закрытый отъ вѣтровъ портъ (въ 20 разъ просторнѣе настоящаго порта). Работы, подъ руководствомъ подрядчика инженера полковника Починскаго, дѣятельно подвигаются впередъ. Кромѣ того, существуетъ предположеніе устроить въ Одессѣ, въ карантинной гавани, на новой обширной пристани большіе товарные пакгаузы для сбереженія товаровъ и выдачи подъ нихъ *варрантовъ*. Въ Одессѣ же находится центральное управленіе Русскаго общества пароходства и торговли, охватывающее своими линіями Черное и Азовское море, Архипелагъ, Средиземное море и частью Атлантическій океанъ. Два сосѣдніе порта, Николаевъ и Херсонъ, могутъ служить всегда вспомогательными портами для Одессы.

Уже въ настоящее время нѣкоторые негоціанты Бомбея и Калькутты намѣрены основать въ Одессѣ большой складъ хлопка. Сперва они полагали устроить складъ хлопка въ Москвѣ, но почему то предполагаютъ, что большое разстояніе Москвы

отъ Западной Европы поставитъ склады ихъ въ большую зависимость отъ московскихъ купцовъ. Изъ Одессы же удобнѣе отправлять хлопокъ на западъ по рельсамъ на Волочискъ.

Такъ какъ большая часть ость-индскихъ и египетскихъ товаровъ шла къ намъ до сихъ поръ черезъ Англію, то,—для сравненій выгодъ новаго пути, лучше всего взять Саутгемтонъ, какъ имѣющій самыя частыя пароходныя сношенія съ Ость-Индіей.

	отъ Одессы черезъ Суэзъ	ближе нежели отъ Саутгемтона вокругъ мыса Доброй Надежды.
	морскихъ миль	
до Бомбея	3,948	6,792
» Цейлона . . .	4,588	5,912
» Калькутты. . .	5,688	5,912
» Сингапура. . .	6,078	5,702
» Гонгъ-Конга . .	7,508	5,672

Положеніе Одессы вообще весьма выгодно, она ближе къ Бомбею чѣмъ другіе европейскіе порты, напримѣръ:

		морскихъ миль.
Тріестъ . . .	на	152
Ливерпуль . .	»	2,060
Лондонъ . .	»	2,076
Бременъ . .	»	2,462
Кронштатъ .	»	3,412

и далѣе отъ Бомбея только слѣдующихъ важныхъ портовъ въ Европѣ.

		морскихъ миль.
Константинополя.	на	348
Сулины	»	80
Мессины.	»	228
Бриндизи	»	245

Изъ этихъ портовъ въ извѣстной степени имѣютъ серьезное преимущество передъ Одессою Бриндизи и Сулина. Пер-

вый потому, что италіянское правительство соорудило здѣсь прекрасный портъ, а проведеніемъ желѣзной дороги чрезъ Бреннерскій проходъ въ Альпахъ, все разстояніе между Лондономъ и Александріей на Остенде, Кельнъ, Аусбургъ, Мюнхенъ, Бреннеръ, Верону и Бриндизи можно совершить въ 150 часовъ, т. е. только на $2^1/_2$ часа долѣе, чѣмъ изъ Бриндизи на Парижъ черезъ Монъ-Сенисъ по окончаніи туннеля. Нѣтъ сомнѣнія, что Бриндизи и у Россіи отвлечетъ почти всѣхъ путешественниковъ первыхъ двухъ классовъ, боящихся продолжительнаго морскаго переѣзда, а также транзитъ цѣнныхъ товаровъ, вродѣ индиго, шелка и проч. Соперникомъ Бриндизи является теперь только италіянскій портъ Монополи (*The Levant Herald, May* 31, 1869) по выгодности условій и здоровому климату.

Сулина представляется также въ нѣкоторой степени соперницей Одессѣ, такъ какъ дѣятельное австрійское пароходное сообщеніе по Дунаю и примыкающимъ къ нему желѣзнымъ дорогамъ позволитъ снабжать восточную часть Австріи индѣйскими товарами по этому пути, скорѣе, чѣмъ по линіи желѣзной дороги изъ Одессы на Волочискъ Турецкое правительство, установленіемъ недавно въ Сулинѣ порто-франко, желаетъ, по видимому, поддержать еще болѣе важное значеніе Сулины. Оно усилится и если осуществится, по проэкту г. Струсберга, линія желѣзной дороги отъ устьевъ Дуная до Галаца и далѣе на Яссы и Черновицы.

Парусное судно употребляетъ отъ Саутгемптона до Бомбея постарому пути 113 дней, параходъ же черезъ суэзскій каналъ можетъ прійдти туда чрезъ 33 дня. Для черноморскихъ портовъ, по отдаленности ихъ, парусное судоходство въ Остъ-Индію не имѣетъ теперь ровно никакого значенія, потому мы будемъ разсчитывать въ особенности на преимущества пароходнаго пути.

Время, необходимое для пути пароваго судна изъ Одессы въ Бомбей, можно вычислить приблизительно слѣдующимъ образомъ:

	Разстояніе миль.	дней пути.
отъ Одессы до Константинополя (остановка)	352	7
» Константинополя до Порта Сапда	780	
	1,128	
Прохожденіе канала (съ остановкою).	—	3
» Суэза въ Аденъ	1,310	8
» Адена до Бомбея	1,510	8
итого пароходу нужно дней		26,

т. е. Бомбей къ Одессѣ на семеро сутокъ пароходнаго пути ближе, чѣмъ къ Саутгемптону.

По этому же разсчету коммерческій пароходъ долженъ употребить времени на путь

	Разстояніе миль	дней пути.
отъ Одессы до Пойнтъ де Гелля .	4,588	29
» » до Калькутты. . . .	5,688	35
» » до Сингапура. . . .	6,078	37
» » до Гонгъ-Конга . . .	7,508	43

Обыкновенно переходъ отъ Адена до Пойнтъ де Гелля считаютъ въ 11 сутокъ, хотя нерѣдко пароходы совершаютъ его въ 8 дней, пользуясь въ оба пути попутными юго-западными и сѣверо-западными муссонами.

Слѣдовательно, сравнительно съ Гамбургомъ, выигришъ времени составляетъ для Одессы:

	пароходъ изъ Одессы по каналу д	парусн. судно изъ Гамбурга via Сар. н е	разница й.
до Бомбея . .	26	117	91
» Цейлона . .	29	117	88

	пароходъ изъ Одессы по каналу	парусн. судно изъ Гамбурга via Cap.	разница
	л	н е	й.
до Калькутты .	35	120	85
» Сингапура .	37	120	83
» Гонгъ-Конга.	43	127	84

Нужно замѣтить что Одесса сравнительно съ другими южными портами, ближе отъ Бомбея, чѣмъ Таганрогъ, на 247 миль и чѣмъ Поти—на 227 миль, и далѣе, чѣмъ Севастополь, на 54 мили. Съ другой стороны Таганрогъ ближе къ Москвѣ по желѣзной дорогѣ на 367 верстъ, но имѣетъ портъ замерзающій, а Севастополь съ портомъ не замерзающимъ далѣе отъ Москвы, по сооруженіи желѣзной дороги, на 150 верстъ. Всѣ эти различія оцѣнитъ конечно русская торговля, но несомнѣнно, что за Одессою остается навсегда первенство въ торговлѣ съ отдаленнымъ востокомъ.

Первенство это, кромѣ значительнаго потребленія юго-западной Россіи, вызывается еще положеніемъ Одессы относительно нѣкоторыхъ европейскихъ государствъ. По окончаніи сѣти желѣзныхъ дорогъ, когда Одесса соединится съ западною Европою, помощью желѣзныхъ дорогъ Одесско-Кишиневско-Ясской, Одесско-Балтско-Волочиской, Одесско-Бердичевско-Брестской и др., то нѣтъ сомнѣнія, что товары дальняго востока могутъ идти черезъ Одессу въ Молдавію, Валахію, Галицію, восточную Пруссію и Швецію; конечно транзитъ въ этомъ направленіи образуется только современемъ, послѣ многихъ необходимыхъ промежуточныхъ мѣръ.

О расходахъ провоза, которые ложатся на товары, доставляемые изъ Остъ-Индіи и Китая въ Россію, по старому пути черезъ Англію, можно составить себѣ понятіе по слѣдующимъ свѣдѣніямъ о фрахтахъ на парусныхъ судахъ вокругъ мыса Доброй Надежды изъ портовъ дальняго востока въ Англіи, въ шиллингахъ за тонну:

		На тонну вмѣстимости			Изъ Бомбея.	Изъ Мадраса.	Изъ Калькутты.	Изъ Сингапура.	Изъ Рангуна.	Изъ Кантона.
		Колич.	Вѣсъ цент.	Куб. фут.						
Хлопокъ	кипъ	5	20	50	30—35	—	60	—	—	—
Чай	мѣстъ	10	—	50	—	—	50—65	—	—	100
Индиго	»	5	—	50	—	80	70—80	—	—	—
Шелкъ	кипъ	10	10	50	—	—	—	—	—	—
Кофе	мѣшков.	—	20	—	30—40	—	—	63	—	—
Рисъ	»	12	20	—	20	31 1/5—55	20—30	—	25	—
Перецъ	»	16	—	—	—	—	—	50	—	—
Кожи	тюковъ	—	—	—	30—32 1/6	—	—	—	—	—
	ящиков.	—	—	—	27—40	—	—	—	—	—
Семя	мѣшков.	13	20	60	20—25	31 1/4—55	45—55	—	—	—
	пачекъ	—	—	—	40	—	—	—	—	—
Москательн. товары	ящиков.	—	—	—	45—55	—	—	—	—	—
Гумми	ящиков.	—	—	—	30—50	—	—	—	—	—
	корзин.	—	—	—	27/6—30	—	—	—	—	—
Ладонъ	ящиков.	—	—	·	45	—	—	—	—	—
Дерево	лудъ	—	20	—	20	30—40	—	—	60—80	—
Перья	ящиков.	—	—	—	40	—	45—50	—	—	—
Масла	»	—	—	50	—	—	45—50	—	—	-
Олово	»	—	20	—	—	—	—	40/7	—	—
Джута	кипъ	5	15	52	27/6—45	—	45—60	—	—	—
Каучукъ	»	—	20	—	—	—	40—60	50 1/4	—	—
Перломутръ	»	—	—	50	47—50	—	—	—	—	—
Индѣйск. тростникъ	»	—	—	—	25	—	20—25	47/4	—	—
Сахаръ	мѣшков.	12	20	45	15—20	—	—	—	—	—

Для товаровъ, идущихъ въ Россію, нужно прибавить къ этому фрахты изъ Англіи въ русскіе порты и стоимость провоза по

желѣзной дорогѣ; Кенигсбергъ при этомъ можно принимать за нашу Либаву. Фрахтъ изъ Лондона, за тонну въ порты:

	Петербургъ.	Кронштадтъ.	Кенигсбергъ.	Ригу.
	шиллингов ъ.			
Хлопокъ	26/6	25/6	20/6	22/6
Чай	20	18	13	15
Индиго	40	38	33	35
Кофе.	27/6	25/7	20/6	22/6
Перецъ	20	18	13	15
Пряности.	35	33	28	30
Чери. орѣхи	35	33	36	30
Дерево	30	18	13	15
Масло.	30	28	23	25
Олово.	22	20	15	17

Разсматривая эту таблицу, легко убѣдиться, сколько приплачиваемъ мы понапрасно, вслѣдствіе того, что товары дальняго востока идутъ къ намъ, заходя по дорогѣ въ Англію *).

Считая Москву центромъ нашей внутренней торговли, расходы на провозъ товаровъ по желѣзной дорогѣ изъ Петербурга за 604 версты, а изъ Кенигсберга за 1588 верстъ, составляютъ для товаровъ:

1 разряда по $^1/_{12}$ коп. за версту.
Изъ Петербурга — 50 коп.
» Кенигсберга 1 р. 30 »

2 разряда на $^1/_{18}$ коп. за версту.
Изъ Петербурга 33 коп.
» Кенигсберга 88 »

*) Осенью фрахтъ изъ Англіи въ Петербургъ повышается иногда до 45 шилл. за тонну.

То есть отъ 30 коп. до 1 р. 30 коп. на пудъ, или отъ 45 шил. до 195 шил. на тонну товара.

При этомъ мы должны замѣтить, что многіе товары идутъ къ намъ прямо по желѣзнымъ дорогамъ изъ Гамбурга, отчего расходы провоза еще болѣе удорожались.

Отъ черноморскихъ портовъ, считая до Москвы, Петербурга, а также и отъ Тріеста, разстояніе, которое должны будутъ проходить товары дальняго востока по желѣзной дорогѣ, значительно болѣе чѣмъ въ настоящее время.

Такъ по желѣзнымъ дорогамъ считается:

отъ Одессы	до Москвы	1,567½	верстъ.
» »	» Петербурга . . .	2,171	»
» Таганрога	до Москвы	1,200	»
» »	» Петербурга. . .	1,804	»
» Тріеста	» Москвы	2,835	»
» »	Петербурга. . .	2,231	»

Но за то для товаровъ въ этомъ случаѣ имѣется въ виду значительный выигрышъ во времени. Товару было необходимо употребить на путь

отъ Бомбея	до Лондона . .	110	дней
» Лондона	» Петербурга .	14	»
» Петербурга	» Москвы . . .	4	»
	итого . .	128	дней.

Выше мы видѣли, что отъ Бомбея до Одессы нужно 27 дней, а отъ Одессы до Москвы по желѣзной дорогѣ 6 дней, слѣдовательно выигрышъ во времени составляетъ на одномъ провозѣ 95 дней.

Относительно же фрахтовъ по новому пути, въ настоящее время нельзя составить вполнѣ точнаго расчисленія. Обыкновенно полагаютъ, что фрахтъ по суэзскому каналу надобно будетъ разсчитывать вдвое дороже, чѣмъ фрахтъ вокругъ мыса Доброй Надежды, при этомъ для пароходовъ нужно имѣть въ виду, что фрахтъ ихъ всегда дороже, такъ какъ пароходъ можетъ брать менѣе груза товаровъ, имѣя необходимость вести съ со-

бою грузъ каменнаго угля и машину. Выше мы видѣли, что самый большой переходъ между двумя портами по новому пути совершается въ 7 или 8 дней, слѣдовательно и запасъ угля долженъ быть на недѣлю; исключеніе составляетъ переходъ изъ Адена въ Пойнтъ де Гелль, на который, судя по разстоянію, необходимо 11 сутокъ, и изъ Пойнтъ де Гелля въ Зондскій проливъ, на который нужно $8^1/_2$ или 9 сутокъ.

По счастію въ обѣихъ этихъ мѣстностяхъ дуютъ муссоны съ такою необыкновенною правильностью, что никогда нельзя быть въ сомнѣніи насчетъ ихъ направленія. Дуетъ-ли муссонъ съ Ю. З., или съ С. В., все таки направленіе на С. З. будетъ въ обоихъ случаяхъ благопріятно. По направленію отъ Цейлона корабль въ состояніи будетъ пройти въ непродолжительное время и противъ Ю. З. муссона, и такимъ образомъ такъ близко пройдетъ около Адена, что 8 дневнаго запаса углей будетъ для него совершенно достаточно.

Точно также, если корабль долженъ плыть противъ С. В. муссона къ Цейлону. Онъ пойдетъ или сперва подъ парами вдоль аравійскихъ береговъ, а потомъ съ полувѣтромъ будетъ держаться Ю. В., либо пойдетъ отъ мыса Гвардафуя въ Индѣйскій океанъ, и потомъ подъ парами пройдетъ каналъ на 8°, между Мальдивами и Лакидавами. Тоже самое будетъ и при плаваніи между Пойнтъ де Геллемъ и Зондскимъ проливомъ. Въ этомъ случаѣ будетъ сбереженіе угля, весьма выгодное для вмѣстительности корабля, но только потеряется дня два времени.

Другія средства сократить путь отъ Адена до Пойнтъ де Гелля, это устройство угольныхъ складовъ на Сокоторѣ или на Гадрамутѣ, или захожденіе въ Бомбей; но эти средства связаны съ большими расходами и затрудненіями, чѣмъ вышеупомянутыя.

Предположивъ, что названныя станціи не будутъ устроены, въ такомъ случаѣ мѣсто для груза на пароходѣ должно составлять $^2/_3$ объема, занимаемаго товарами на парусномъ кораблѣ. Поэтому фрахтъ парохода будетъ въ $1^1/_2$ раза дороже для равнаго груза. Если мы, подобно Г. Цепкеру, будемъ считать цѣну

тонны паруснаго въ 500 фр., то для парохода она придется въ 750 фр., безъ расхода на машину, около 250 фр. съ тонны, или всего 1,000 фр. Цѣна парохода съ одинаковымъ грузомъ относится къ цѣнѣ паруснаго корабля, какъ 2: 1. Считая проценты стоимости корабля, въ годъ, 5%, погашеніе 10% страхованіе парусныхъ кораблей 6%, страхованіе пароходовъ, такъ какъ они часто останавливаются у гаваней, 8%, сумма общихъ расходовъ для паруснаго судна равняется 21%, а для парохода 23%. Слѣдовательно въ одинъ путь это составитъ франковъ на тонну:

	изъ Саутгемтона на парус. кораб.	изъ Одессы на пароходѣ.	Разность
въ Бомбей	29,1	14,7	14,4
» Пойнтъ де-Гелль.	29,1	17,2	11,9
» Калькутту	29,9	20,4	9,5
» Сингапуръ	29,9	21,1	8,8
» Батавію	29,1	22,3	7,7
» Гонгъ-Конгъ	32,0	27,4	4,6

Расходы на жалованье и съѣстные припасы для экипажа значительнѣе на пароходѣ нежели на парусномъ суднѣ, такъ какъ первый относительно требуетъ большаго числа людей. Если будемъ считать на тонну груза паруснаго корабля въ мѣсяцъ 6 фр., то на тонну парохода придется 15 фр.

Тогда мы получаемъ на тонну франками:

	изъ Саутгемптона на парус. кораб.	Изъ Одессы на пароходѣ	Разность.
Въ Бомбей	20	11,5	8,5
» Пойнтъ де-Гелль	30	13,5	6,5
» Калькутту	20,5	16,0	4,6
» Сингапуръ	20,6	17,0	3,6
» Батавію	20	17,5	2,5
» Гонгъ-Конгъ	22	21,5	0,5

Всѣ эти расчеты, въ общемъ итогѣ, говорятъ въ пользу па-

роходовъ, но употребленіе каменнаго угля и сопряженный съ этимъ расходъ составляетъ важное затрудненіе для послѣднихъ.

Выше уже было сказано, что на тонну груза необходимо $^1/_3$ лошадиной паровой силы. Потребленіе угля среднимъ числомъ $7^1/_5$ фунт. на силу въ часъ, но какъ содѣйствіе вѣтра мѣстами позволитъ идти не подъ парами, то можно расходъ его на тонну груза считать на $3^1/_8$ м. м. 1 фунтъ, или 3 ф. каменнаго угля на 10 морскихъ миль. Въ такомъ случаѣ потребно, на тонну груза, фунтовъ каменнаго угля

	въ Саутгемтонъ.	въ Одессу.
Изъ Бомбея	1782	1257
» Пойнтъ де-Гелля	1974	1450
» Калькутты	2274	1740
» Сингапура	1421	1900
» Батавіи	2484	1960
» Гонгъ-Конга	2850	2325

Для соображенія о цѣнѣ угля, которая въ различныхъ портахъ очень колеблется, можетъ служить прейскурантъ г. Э. Бистерфельда, изъ Ньюкастля 22 февраля 1869 г. Уголь стоитъ въ Ньюкастлѣ 10 ш. за тонну, и большая часть судовъ возитъ его за $^1/_5$ часть фрахта, наверстывая убытокъ на обратныхъ грузахъ.

	Фрахты. фунт. за кпль.	Цѣна за тонну. шил.	франкъ.
Аденъ	32	46	57
Александрія	9	21	26
Батавія	—	35	44
Константинополь	$15^1/_2$	28	35
Галацъ и Брайловъ	$18^1/_2$	31	39
Тріестъ	—	27	34
Одесса	$15^1/_2$	28	35
Портъ Сандъ и Суэзъ	—	56	70
Пойнтъ де-Гелль	24	$37^1/_2$	47

	Фрахты. фунт. за киль.	Цѣна за тонну. шил.	франкъ.
Рангунъ	—	28	35
Шангай	43	58	72
Сингапуръ	28	41	51
Калькутта	—	30	37
Бомбей	32	46	57
Гокгъ-Конгъ	33	47	59

Если мы возьмемъ среднія изъ этихъ цѣнъ за тонну каменнаго угля на различныхъ путяхъ, приблизительно опѣ будутъ: между Саутгемптономъ, Бомбеемъ и Пойнтъ де-Галлемъ въ 39 франк., между Саутгемптономъ и Гонгъ-Конгомъ въ 44 Ф., и между Тріестомъ, Одессою и азіатскими гаванями въ 49 Фр.

Вставляя эти цѣны въ вышеупомянутый разсчетъ потребленія каменнаго угля, прибавляя расходъ въ каналѣ и вычитая сбереженіе отъ плаванія пароходовъ, сравнительно съ парусным судномъ, получимъ слѣдующій итогъ расходовъ плаванія парохода изъ Тріеста или Одессы и обратно:

	франковъ		
Уголь.	Корабл.	Каналъ.	Сумма.
$31,^{5}$ —	$14,^{9}$ +	10 =	$26,^{6}$
$30,^{8}$ —	$24.^{9}$ +	10 =	$15,^{9}$
$35,^{5}$ —	$20,^{4}$ +	10 =	$25,^{1}$
$42,^{8}$ —	$16,^{3}$ +	10 =	$36,^{5}$
$46,^{5}$ —	$14,^{6}$ +	10 =	$41,^{9}$
$48,^{0}$ —	$11,^{3}$ +	10 =	$46,^{7}$
57^{0} —	$7,^{0}$ +	10 =	$60,^{0}$

Слѣдовательно транспортъ паромъ оказывается безъ всякаго сомнѣнія дороже паруснаго транспорта, мимо мыса Доброй Надежды. Въ замѣнъ того, онъ имѣетъ выгоду въ сбереженіи времени, слѣдовательно вопросъ сводится опять къ тому, для какихъ товаровъ паровой транспортъ выгоденъ и для которыхъ невыгоденъ.

Ясно, что это зависитъ отъ цѣнности товара. Вычислить

крайній предѣлъ ея, зная сравнительную дороговизну паровой перевозки и сбереженіе въ %, очень легко, а именно для Трієста и Одессы, по разсчету г. Ценкера, она будетъ:

	передержка въ паровомъ транспортѣ франк.	процентъ сбереженія.	цѣнность товара, выдерживающаго перевозку. тонна франк.	пудъ. копѣекъ.
изъ Бомбея	33,3	3,3	1000	465
» Пойнтъ де-Гелля.	41,6	3,3	1248	520
» Калькутты . . .	57,3	3,0	1910	795
» Сингапура . . .	62,5	3,0	2083	865
» Батавіи	66,7	3,0	2223	925
» Гонгъ-Конга . .	79,0	3,0	2633	1090

Изъ Шанхая нужно считать на 5%, а изъ Іокагамы на 12% дороже, чѣмъ изъ Гонгъ-Конга.

Г. Барановскій, въ своемъ донесеніи главной конторѣ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, приходитъ къ такимъ же выводамъ. По его словамъ, издержки плаванія въ Бомбеѣ (считая паровой путь въ 28 дней), сравнительно съ расходами плаванія паруснаго судна изъ Бремена, разсчитываютъ на тонну:

	фунт. ст.	шил.
28 дней плаванія пароваго . .		11
117 » » паруснаго . .	1	4

Издержки вооруженія, считая для паруснаго судна на тоннъ груза, въ мѣсяцъ, 4½ шил., а для парохода 12 шил., обойдутся:

	шил.
для паруснаго судна . . .	16½
» пароваго » . . .	8½

Слѣдовательно, не считая доходъ арматора, издержки плаванія опредѣляются для паруснаго судна въ 2 фунт. 1 шил., а для парохода 1 фунт., но для втораго нужно прибавить 8 шиллинговъ расходовъ въ каналѣ и цѣну сожженнаго каменнаго угля.

Считая цѣну угля въ Кардифѣ 11 шил. 6 пенс. за тонну и фрахтъ:

до Тріеста	15	шил. 11 пенс.
» Порта Санда . .	17	»
» Адена	17	»
» Бомбея	30	»

цѣна угля будетъ:

	фунт.	шил.	пен.
въ Тріестѣ	1	7	5
» Портѣ Сандѣ и Аденѣ.	1	7	6
» Бомбеѣ.	2	0	6

На 512 часовъ пароваго пути отъ Бомбея до Тріеста потребно 12 цент. 30 фунт. угля на тонну; изъ этого количества нужно будетъ купить $^1/_3$ въ Бомбеѣ, $^1/_3$ въ Сандѣ и $^1/_3$ въ Аденѣ, что составляетъ расходъ на пути изъ Бомбея въ Тріестъ 1 фунт. 2 шил., а изъ Тріеста въ Бомбей 1 фунт. стерл.

Такимъ образомъ всѣ расходы равняются:

для паруснаго судна. . . .	2	ф. ст.	1 шил.
а » парохода			
расходы.	1		1
пошлины			8
уголь.	1		2
или	1		
для парох. въ Бомбей	2	ф. ст.	8 или 9 шил.
для » изъ Бомбея	2	»	10 или 11 »

слѣдовательно всѣ товары, стоющіе 12 фунт. ст. 15 шил. (по нынѣшн. курсу 102 руб. за тонну или отъ 2 р. до 3 р. за пудъ), одинаково выгодно вести и по каналу и по старому пути.

Изъ Европы нужно отправлять по каналу товары стоимостью не ниже 9 фунт. ст. 9 шил. за тонну (т. е. 75 руб. за тонну или 1 р. 25 к. за пудъ).

Подъ эти категоріи подходитъ большая часть товаровъ; кромѣ, изъ восточныхъ, льняного семѣни, сахарнаго песку, рису, джуты, дерева, а изъ европейскихъ желѣза и др.

Австрійскій экономистъ Ф. Шерцеръ (The Economist, № 1,375) опредѣляетъ нѣсколько иначе расчетъ выгоды или невыгоды провоза товаровъ по новому пути. Для сравненія онъ беретъ Гонгъ-Конгъ.

Доставка 11 мѣстъ чая или тонны въ 50 куб. футъ, изъ Китая въ Европу будетъ стоить:

	черезъ Суэзъ въ Тріестъ.			вокругъ мыса Доброй Надежды въ Саутгемтонъ.		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
11 мѣстъ по 20 долл. за мѣсто, считая по 4 ш. 6 п. за долл..	28	10	0	28	10	0
фрахтъ тонны въ 50 ф.	6	5	0	4	10	0
страхованіе и потеря .	1	6	10½	1	13	9
всего. .	35	11	10½	34	13	9
что составитъ для тонны въ 40 футъ . ..	28	9	6	27	6	0
выгода въ пользу стараго пути.				1	4	6
				28	9	6

Доставка 4 кипъ шертинга изъ Европы въ Китай, считая тонну въ 40 футъ:

	черезъ Суэзъ изъ Тріеста.			вокругъ мыса Доброй Надежды изъ Саутгемтона.		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
4 кипы шертинга по 30 фунт. за кипу .	120	0	0	120	0	0
Фрахтъ тонны.	5	0	0	1	10	0
страхованіе и потеря .	2	0	6	4	1	0
3 мѣсяц. % сбереж.				1	16	0
	127	0	6	127	7	0
выгода въ пользу Суэза		6	6			
	127	7	0			

До открытія канала, провозъ *via Suez* стоилъ отъ 6 до 8 фунт. ст. за тонну хлопка въ Тріестъ, причемъ 46 шил. уходило на расходы по желѣзной дорогѣ и двукратную выгрузку и нагрузку въ Суэзѣ и Александріи. Выключая эту цифру изъ 8 фунт. ст. и прибавляя 8 шил. расходовъ по каналу, остается 6 фунт. ст. 2 шил. Но экономисты полагаютъ вѣрнѣе опредѣлить размѣръ фрахта изъ Бомбея въ Тріестъ въ 5 фунтовъ стерлинговъ.

Въ дѣйствительности же фрахты состоялись по каналу гораздо дешевле, и даже такъ дешевы, что, по отзыву знатоковъ, въ такомъ размѣрѣ будутъ далѣе убыточны для судохозяевъ. Изъ пасъ изъ Бомбея въ Ливерпуль, черезъ Суэзъ, прошло судно съ хлопкомъ, за фрахтованное по 3 фунт. 10 шил. съ тонны.

Чтобы приложить всѣ эти разсчеты къ Россіи, мы должны имѣть въ виду, что хотя Тріестъ далѣе Одессы, но въ Одессѣ каменный уголь дороже, кромѣ того, пароходъ для послѣдней долженъ уплачивать транзитныя пошлины въ Босфорѣ. Обратный грузъ въ Одессѣ, въ особенности въ Остъ-Индію, гораздо менѣе значителенъ, чѣмъ въ Тріестѣ и особенно въ Марсели.

Таганрогъ отстоитъ далѣе Тріеста и Одессы, но каменный уголь въ немъ гораздо дешевле обоихъ этихъ портовъ. Онъ впрочемъ тоже имѣетъ многія неудобства, а именно перегрузку въ Керчь-еникольскомъ проливѣ и болѣе значительные расходы на выгрузку и нагрузку товаровъ.

По этому вообще можно считать, что фрахты по суэзскому каналу въ русскіе порты будутъ нѣсколько выше соотвѣтственныхъ фрахтовъ въ Тріестъ и Марсель, въ особенности же если придется конкурировать съ пароходами компаній, получающихъ субсидіи отъ иностранныхъ правительствъ.

Но нѣтъ никакого сомнѣнія, что конкуренція по новому пути понизитъ точно также фрахты, какъ понизила она ихъ, до возможнаго почти *minimum*—а, на старомъ пути, и съ извѣстнымъ развитіемъ пароваго сообщенія большая часть индо-китайскаго транзита перейдетъ къ суэзскому каналу.

Суэзскій каналъ ставитъ Египетъ въ исключительно выгодное положеніе и потому торговля съ Египтомъ, хотя и суще-

ствующая у насъ въ извѣстномъ ограниченномъ размѣрѣ, по неволѣ, первая обращаетъ на себя вниманіе, при разсмотрѣніи русской торговли на новыхъ рынкахъ, открываемыхъ суэзскимъ каналомъ. До сихъ поръ Египетъ былъ серьезно доступенъ Европѣ только въ одномъ пунктѣ, Александріи; прорытіе канала, при свѣтѣ желѣзныхъ дорогъ и другихъ путей, сразу ставитъ внѣшнюю торговлю въ соприкосновеніе съ Египтомъ черезъ три благоустроенные порта на каналѣ: Сандъ, Измаилія и Суэзъ, а также черезъ порты Краснаго моря, доселѣ ничтожные и почти недоступные.

Населеніе Египта невелико, оно равняется всего 5 милліонамъ; но Египетъ важенъ для торговли, во первыхъ, по тому, что изъ него снабжается товарами большая часть внутренней Африки, во вторыхъ, по его огромной производительности, происходящей отъ всѣмъ извѣстнаго изумительнаго плодородія египетской почвы. Въ послѣднее время въ Египтѣ насчитывается обработанной земли до 5½ мил. десятинъ, изъ числа которыхъ около половины принадлежатъ вице-королю, членамъ его семейства и приближеннымъ. Арендная плата весьма различна. Въ Нижнемъ Египтѣ, гдѣ преобладаетъ хлопокъ она достигаетъ 45 руб. за десятину, въ Верхнемъ Египтѣ, гдѣ воздѣлываются преимущественно колосовые хлѣба, она не превышаетъ 15 руб. Цѣна земли также различна, отъ 90 до 450 р. за десятину, смотря по состоянію ирригаціи. Машинъ въ сельскомъ хозяйствѣ употребляется мало; рабочій скотъ малочисленъ и подверженъ частой эпидеміи. Единственнымъ удобрительнымъ веществомъ служитъ илъ, отлагающійся послѣ разлива, а также развозимый по разнымъ мѣстамъ съ ближайшихъ къ рѣкѣ мѣстностей. Феллахи трудолюбивы, непребовательны и охотно занимаются земледѣліемъ. Египетъ почти исключительно страна земледѣльческая, и богатство его заключается въ воздѣлываніи пшеницы, бобовъ, хлопка, чечевицы, гороха, ячменя, ворсильныхъ шишекъ, шафрана, индиго, кукурузы, риса, пеньки, льна, сахарнаго тростника, кофе, табака, мака (опіума), финиковой пальмы, шелковичнаго дерева и розъ

(эссенція и розовая вода); съ 1868 года воздѣлываніе алькана воспрещено закономъ.

Лучшая пшеница получается изъ Саида въ Верхнемъ Египтѣ и изъ провинціи Бегера; рисъ изъ окрестностей Дамietты считается наилучшимъ. Шелководство, упавшее въ послѣднее время, начинаетъ развиваться въ провинціяхъ Загазигъ, Дамангуръ и Мансура. Розовая вода и эссенція приготовляется въ Фаюмѣ; опіумъ воздѣлывается въ Верхнемъ Египтѣ (онъ содержитъ 9,25% чистаго морфина).

Въ лѣсахъ чувствуется въ Египтѣ большой недостатокъ, но тамъ очень много фруктовыхъ деревьевъ. Рыболовство въ озерахъ и моряхъ весьма значительно.

О торговлѣ Египта нѣтъ вполнѣ точныхъ свѣдѣній, такъ какъ таможенное управленіе не публикуетъ своихъ отчетовъ; но недостатокъ этотъ восполняется циркулярами торговыхъ домовъ (въ особенности дома *Carpi Vicante et Co*) и журналами, между которыми первое мѣсто занимаетъ *Trombetto*, прекрасная ежедневная газета торговли, финансовъ и судоходства, издаваемая въ Александріи. По большей части всѣ эти свѣдѣнія относятся до торговли отпускной, какъ наиболѣе для Египта важной.

Отпускъ Египта былъ равенъ:

	піастровъ тарифъ.
въ 1862 году	780,694,026
» 1863 »	1,203,145,000
1864 »	1,644,571,600
1865 »	1,686,135,000
1866 »	1,307,045,000
1867 »	999,019,000
1868 »	1,005,879,000

т. е. около 66 мил. руб. сер. въ годъ, изъ которыхъ почти $^3/_5$ приходится на хлопокъ.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ нами изъ главнаго таможен-

наго управленія, отпускъ 1868 года изъ Египта распредѣлялся по товарамъ:

		количество	на сумму піастровъ тарифъ.
Хлѣбъ	ардебъ	1147,147	120.450,435
Кукуруза . . .	»	193,113	15.062,814
Икра.	окъ	11479	229,580
Хлопокъ . . .	квинт.	1.351,387	527.040,930
Воскъ	окъ	98,986	1.979,720
Кофе.	квинт.	22,106	6.631,800
Тряпка	»	75,400	1.508,000
Сода и зола . .	»	1,582	63,280
Кукельванъ . .	»	433	46,764
Пустые мѣшки. .	мѣстъ	12,272	1.130,703
Финики. . . .	квинт.	28,416	2.045,952
Лекарства. . .	мѣстъ	4,811	2.593,451
Слоновая кость .	квинт.	523	915,250
Черепаха . . .	ротоли	1.623	97,380
Мука.	мѣстъ	14,783	2.660,940
Бобы.	ардебъ	854,171	73.458,706
Желѣзо. . . .	квинт.	1,735	78,075
Гумми	»	135,364	29.780,080
Алькана . . .	»	8,125	406,250
Ладонъ. . . .	»	7,949	1.589,800
Шерсть. . . .	»	36,058	6.490,440
Ленъ	»	10,066	1.761,550
Чечевица . . .	ардеб.	73,677	5.525,775
Волчій бобъ . .	»	400	24,000
Мануфактуры. .	мѣстъ	814	4.148,300
Перломутръ . .	квинт.	29,501	5.900,200
Натръ	»	67,328	4.847,616
Ячмень. . . .	ардеб.	148,097	9.330,111
Опіумъ. . . .	окъ	3,849	384,900
Перецъ. . . .	квинт.	742	111,300
Солен. кожи . .	число	86,265	3.221,525
Страусов. перья:	ротоли	15,119	4.535,600

		количество	на сумму піастровъ тарифъ
Рисъ.	ардеб.	9,627	2.888,100
Александр. листъ	квинт.	5,778	433,350
Семя	ардеб.	2,414	241,400
Хлопковое семя .	»	889082	66.678,900
Сезамъ . . .	ардеб.	9,321	1.864200
Льняно семя. .	»	10,552	1.370,460
Шелк. издѣлія .	мѣстъ	42	300,194
Тамариндъ . .	квинт.	1,551	310,200
Томбакъ . . .	окъ	164,249	492,747
Полотно . . .	штукъ	20,120	503,000
Шафранъ . . .	квинт.	706	63,540
Сахаръ	»	145,212	10.952,587
Овечій горохъ. .	ардеб.	1,378	100,594
Рога буйвола . .	мѣстъ	27	54,800
Горохъ	ардеб.	1.246	80,990
Мускусъ и розовое масло. . . .	унцій	26.264	315,168
Разные товары .	мѣстъ.	23,288	9.966,943
	Итого . . .		930.668,400

Съ 1 января по 1 іюня 1869 года было отпущено:

Кукурузы	ардеб.	240	Александр. листа	кипъ	1,221
Хлѣба	»	121,129	Воску	мѣстъ	244
Бобовъ	»	169,188	Отрубей . . .	мѣш.	4,627
Финиковъ	мѣстъ	60	Чернильн. орѣх .	»	169
Индиго .	ящик.	852	Натра	мѣстъ	580
Ладону .	фард.	479	»	окъ	211,536
Льну . .	кипъ	3,158	Костей	тонн.	132
Хлопков.			»	кант.	8,750
семѣни	ардеб.	476,180	Сахару	мѣш.	13,278
Жмыховъ	мѣстъ	3,800	Ячмень	ардеб.	1,825
»	тоннъ	954	»	фард.	1,825
»	мѣстъ	100	»	мѣш.	1,480
»	рот.	1.129,692	Костей	фард.	3

Сезамъ	мѣш.	4,863
Шерсти	кипъ	2,355
Кофе . .	фард.	6,643
Кожи . .	кипъ	3,403
Хлопка		
египет.	»	125,257
пидѣйскаго	»	108,983
Тамарин.	фард.	88
»	мѣстъ	27
Мѣди. .	»	105
Алькана .	»	309
Перломут.	боченк.	2,221
Слон. кост.	мѣстъ	152
Тряпки. .	кипъ	7,997
Страусов.		
перьевъ	ящик.	124
Табаку	кипъ	7
Селитры	бочен.	1,098
Шафрану . . .	мѣстъ	113
Льнян. семени .	ардеб.	1,040
Подсолнечника. .	мѣш.	122
Овечьяго гороха.	мѣш.	19
Асса-фетида . .	»	7
Рису	мѣш.	42
Клещевины. . .	мѣстъ	1
Рога	»	332
Сѣры.	кант.	332
»	тонн.	4,500
Розоваго листа .	фард.	67½
Черепахи . . .	мѣстъ	1
Гумми	фард.	13,628
Гвоздики. . . .	боч.	8

Изъ отпускныхъ товаровъ въ Россію было вывезено только 8,500 квинт. сахара на сумму 637,500 піастр. тар. Изъ прочихъ товаровъ, вывозимыхъ изъ Египта хлѣбъ и семя важны для насъ, какъ предметъ значительной конкуренціи для Россіи, а хлопокъ, какъ предметъ всемірнаго потребленія. О конкуренціи Египта въ хлѣбной торговлѣ Р. В. Орбинскій написалъ замѣчательное изслѣдованіе, помѣщенное въ 1863 году въ «Трудахъ общества сельскаго хозяйства южной Россіи».

Египетскій хлопокъ вывозился въ слѣдующемъ количествѣ

	Квинталовъ.
Въ Англію	1.036,715
» Австрію	139,700
» Францію	160,680
» Италію	13,792
» Турцію	416
» Сирію	84
Итого.	1.351,387

Привезено было въ 1868 году товаровъ въ Александрію:

			на сумму піастр. тарифъ
Ртуть.	окъ	4,040	127,200
Амбра	мѣстъ	23	472,560
Сталь.	квинт.	111	199,980
Оружіе	мѣстъ	141	895,310
Сурикъ	»	2,081	934,925
Фесы	дюж.	30,820	6.169,190
Дерево	»	»	26.804,488
Дрова.	квинт.	287,131	6.604,082
Бѣлила	мѣстъ	2,530	197,180
Веревки	квинт.	40,240	4.768,056
Уголь.	»	1.654,242	10.752,303
Кожаныя издѣлія .	мѣстъ	675	780,450
Гвозди	»	6,980	940,765
Кофе	окъ	29,077	174,462
Свѣчи	мѣстъ	6,933	5.487,800
Стекляныя издѣл.	»	19,038	3.145,635
Кошениль . . .	окъ	15,020	675,900
Кораллы. . . .	»	1,510	1.283,500
Мѣдь.	»	885,753	926,732
Лекарства . . .	мѣстъ	15,753	9,187,938
Сукна.	»	365	4.359,860
Розовая вода . .	окъ	61,687	308,435
Олово.	квинт.	1,457	524,520
Пряности . . .	»	1,150	103,500
Жесть	мѣстъ	9,898	791,840
Желѣзо	квинт.	205,445	9.245,025
Пряден. золото .	пачекъ	176,488	794,196
Сух. фрукты . .	мѣстъ	194,626	14.885,414
Фаянсъ	»	2,393	5.552,119
Мука	»	12,138	2.057,119
Гвоздика . . .	окъ	1,990	11,940
Смола	мѣстъ	9,773	489,372
Масла	окъ	4.556.088	29.228,668
Индиго	»	21,282	1.064,100

			на сумму піастр. тарифъ
Шерсть	квинт.	721	129,780
Латунь и проволока	мѣстъ	518	705,910
Мраморъ . . .	»	»	12.041,046
Мебель	»	7,453	4.947,902
Мастика. . . .	»	682	818,400
Мануфактуры . .	»	27,134	17,565,092
Желѣзныя издѣл.	»	6,663	15.033,189
Бумага	»	9,221	6.618,034
Перецъ	квинт.	6,390	958,500
Петроль. . . .	окъ	1,012,500	2.498,125
Свинецъ и дробь.	квинт.	14,050	1.264,500
Картофель . . .	»	52,083	1.406,241
Солонина и овощи	мѣстъ	48,766	17.153,520
Скобяной товаръ.	»	4,608	9.633,028
Шелковыя издѣл.	»	668	10.287,135
Шелкъ сырецъ .	окъ	100,395	15.059,250
Мыло	квинтъ	21,850	3.539,700
Башмаки и кожа	мѣстъ	2,315	9.706,644
Сахаръ. . . .	квинт.	21,850	3.085,488
Сѣно	»	312	14,040
Сасапарель . .	»	210	151,200
Шафранъ . . .	ротоли	516	25,800
Табакъ. . . .	мѣстъ	24,048	11.333,975
Шерстян. ковры.	»	913	7.606,572
Вино и водка .	»	91,234	26.937,556
Разные товары .	»	38,710	33.739,467
		Итого . . .	531.621,242

Изъ этого количества изъ Россіи было привезено:

			на сумму піастровъ.
Муки	мѣстъ	6,354	1.016,640
Солонины и овощей	»	216	232,645
Разныхъ товаровъ	»	68	102,000
		Итого . . .	1.351,285

Но, кромѣ того, значительное количество муки было получено изъ Россіи прямо въ Портъ Сандъ. Въ Одессѣ паровая мельница г. Бродскаго постоянно отправляетъ свои произведенія въ Египетъ.

Приведенныя выше цифры оборотовъ торговли Россіи съ Египтомъ совершенно ничтожны, въ особенности если сообразить, что мы имѣемъ съ Египтомъ срочную пароходную линію, гарантированную правительствомъ. Мы выбрали изъ таможенныхъ вѣдомостей свѣдѣнія о привозѣ въ Египетъ такихъ товаровъ, которые легко могли бы доставляться и изъ Россіи. Такъ, напримѣръ, въ 1868 году, было привезено въ Египетъ:

лѣсу:	На сумму піастровъ.
изъ Англіи	509,254
» Австріи.	9.692,212
» Франціи	220,672
» Италіи	3.835,600
» Греціи	737,640
» Бельгіи.	216,040
» Турціи	11.592,070
Итого . .	26.804,488

веревокъ и канатовъ:	Квинталовъ.
изъ Англіи	6,222
» Австріи.	3,325
» Франціи	425
» Италіи	4,154
» Турціи	4,022
» Сиріи	474
» Варвар. владѣній . .	21,618
Итого. .	40,240

каменнаго и древеснаго угля:	Квинталовъ.
изъ Англіи	1.342,128
» Франціи	94,720
» Италіи	14,567

		Квинталовъ.
изъ	Греціи	84,520
»	Турціи	111,581
»	Спріи	6,726
	Итого . .	1.654,242

свѣчей:		На сумму піастровъ.
изъ	Англіи	181,800
»	Австріи	942,400
»	Франціи	4.104,800
»	Италіи	131,200
»	Бельгіи	30,000
»	Турціи	97,600
	Итого . .	5.487,800

мѣди:		Окъ.
изъ	Англіи	818,787
»	Австріи	6,128
»	Франціи	7,965
»	Италіи	7,328
»	Турціи	45,545
	Итого . .	885,753

суконъ:		На сумму піастровъ.
изъ	Англіи	54,290
»	Австріи	2.096,250
»	Франціи	2.000,100
»	Италіи	166,660
»	Турціи	42,500
	Итого . .	4.359,800

пряденаго золота:		На сумму піастровъ.
изъ	Австріи	545,760
»	Турціи	248,436
	Итого . .	794,196

муки:	На сумму піастровъ.
изъ Австріи	1.013,760
» Франціи	22,140
» Италіи	5,220
» Россіи	1.016,640
Итого . .	2.057,760

смолы:	На сумму піастровъ.
изъ Англіи	344,800
» Франціи	18,612
» Италіи	43.200
» Турціи	82,760
Итого . .	489,372

петроля и керасина:	Окъ.
изъ Франціи	480,000
» Италіи	62,500
Соединен. Штатовъ .	570,000
Итого . .	1.012,500

мыла:	Квинталовъ.
изъ Англіи	717
» Австріи	836
» Греціи	457
» Турціи	10,610
» Сиріи	9,107
» Варвар. влад	123
Итого . .	21,850

выдѣланныхъ кожъ и обуви	На сумму піастров
изъ Англіи	908,579
» Австріи	295,473
» Франціи	2.568,500
» Италіи	262,409
» Греціи	512,520

	На сумму піастровъ
изъ Турціи	382,193
» Сиріи	116,782
» Варвар. владѣній . .	4.659,188
Итого . .	9.706,644

солонины и овощей:	На сумму піастровъ.
изъ Англіи	1.596,557
» Австріи	1.382.316
» Франціи	1.943,110
» Италіи	3.290,360
» Греціи	743,441
» Россіи	232.645
» Турціи	5.812,745
» Сиріи	604,000
» Варвар. владѣній . .	948,346
Итого . .	17.153,520

Всѣ свѣдѣнія о привозѣ и отпускѣ товаровъ въ Египтѣ значительно умепьшены, потому что въ таможняхъ всѣ товары, привозимые въ Египетъ, уплачиваютъ 8% съ цѣны товаровъ, отпускные 1%, а привозимые транзитомъ 2%. Если товаръ везется изъ Аравіи, или изъ другаго египетскаго порта, то уплачивается только отпускная пошлина. Табакъ обложенъ 65% пошлины съ цѣны, а соль къ провозу вовсе воспрещена. Въ дѣйствительности же таможенныя пошлины уплачиваются по соглашенію съ таможенными чиновниками, не брезгающими *бакшишами* (взятками), а потому, естественно, уменьшается въ вѣдомостяхъ и количество товаровъ, особенно привозныхъ.

Судоходство въ Египтѣ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Въ 1868 году.	Число судовъ.	Тоннъ.	Пассаж.
Александрія. .	3,181	1.746,902	45,950
Портъ-Саидъ .	1,083	202,315	8,416
Суэзъ. . . .	370	218,929	25,659
Даміетта. . .	719	1,548	446
Итого . .	5,353	2.169,694	80,371

Въ 1867 году.	Число судовъ.	Тоннъ.	Пассаж.
Александрія .	2,616	1.483,585	43,538
Портъ-Сандъ .	1,084	335,656	19,056
Суэзъ. . . .	435	296,211	33,347
Даміетта. . .	719	1,994	415
Итого . .	4,854	2.117,446	96,356

Судоходство собственно александрійскаго порта видно изъ слѣдующихъ цифръ:

	Пришло судовъ. Всего	пароходовъ.	Тоннъ.	Пассажир.
Въ 1865 г. . .	4,283	1,145	1.350,876	74,990
» 1866 » . .	3,698	980	1.373,217	50,317
» 1867 » . .	3,181	966	1.746,902	45,950
» 1868 » . .	2,616	550	1.483,585	43,538

Сокращеніе оборотовъ египетской торговли, конечно, нужно считать временнымъ; оно зависитъ отъ внезапнаго пониженія цѣнъ на хлопокъ и умепьшенія вывоза этого товара, но безъ сомнѣнія богатая почва Египта быстро вознаградитъ сокращеніе производительности хлопка развитіемъ другихъ отраслей земледѣлія

Какъ мы выше видѣли, обороты торговли Россіи съ Египтомъ крайне ничтожны, между тѣмъ, не говоря уже объ Англіи, Австрія имѣетъ съ Египтомъ оборотъ по привозу и отвозу на 800 т. центн. или 2.500,000 пуд. товаровъ, а Франція имѣетъ торговый оборотъ съ Египтомъ въ 230 т. тоннъ или $4^1/_2$ милл. центнеровъ (около 16 милл. пуд.). Цифры эти достойны того, чтобы возбудить полное вниманіе нашихъ производителей и предпринимателей, имѣющихъ точку опоры въ Одессѣ и другихъ портахъ Чернаго моря.

Для болѣе точныхъ соображеній, такъ какъ по характеру своей производительности, Россія подходитъ болѣе всего къ Австріи, нежели къ какому либо другому государству въ Европѣ, мы приведемъ изъ таблицъ торговли Тріеста съ Егип-

томъ за 1867 годъ (*Wiener Abendpost* 1868, № 108) свѣдѣнія о товарахъ отпущенныхъ и привезенныхъ.

Привезено 238,620 центн. (750,900 пуд.), въ томъ числѣ:

	Центнер.		Центнер.
Кофе*	2,952	Воскъ	806
Индиго и краски	1,152	Сухіе фрукты	5,038
Хлопокъ	137,128	Гуммп	41,986
Шерсть	395	Мука и крахмалъ	4,136
Перламутръ	11,875	Натръ	17,223
Оливк. масло	1,574	Сырыя кожи	6,408
Лекарства	381	Химич. продукты	5,430
Перецъ*	4,843	Индѣйск. тростникъ	146
Нашатырь	344	Олово*	486
		Алекс. листъ	1,230

Прочихъ на сумму 66,900 гульд.

Отпущено 290 т. центн. (800,000 пуд.), въ томъ числѣ:

	Центнер.		Центнер.
Стали	428	Масла коровьяго	39,805
Уксусу	472	Сала	212
Спирта и водокъ	12,612	Камен. угля	1,086
Вина	2,465	Мяса	483
Минеральн. водъ	119	Бумаги	17,224
Пива	19,091	Цементу	828
Ювелирн. изд.	1,499	Перцу	286
Сахару	267	Жизн. припасовъ	475
Хлопч. бум. тканей	4,227	Трески	331
Желѣзн. издѣлій	1,733	Сух. фруктовъ	877
Каучук. издѣлій	90	Картофелю	1,035
Муки	82,521	Сѣна и соломы	349
Шерст. издѣлій	559	Веревокъ и канат.	2,544
Кожанныхъ издѣл.	1,399	Плотничн. издѣлій.	3,769
Модн. издѣлій	910	Плетен. »	288
Книгъ	122	Деревян. »	39,402

* Означаетъ привозъ прямо изъ Ость-Индіи.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПУБЛИЧНАЯ БИБЛИОТЕКА г. ТЮМЕНЬ

	Центнер.		Центнер.
Меду	324	Мелк. дер. издѣлій.	1,834
Оливк. масла . .	4,352	Сухарей	336
Рапсоваго » . .	4,352	Печен. хлѣба . .	228
Кожи	423	Жив. растеній . .	638
Камня.	18,706	Сала	481
Spicaceltica. . .	2,263	Свѣчей	2,263
Пакли.	995	Фарфора и фаянса.	1,568
Стеклян. издѣлій .	3,560	Купороса . . .	295
Спичекъ	7,804		Куб. футъ.
	Штукъ.	Лѣсъ корабельн.	54,816
Скота и лошадей.	1,617	Игр. картъ, дюж. .	3,505
Экипажей . . .	62		Штукъ.
Бревенъ и мачтъ.	1.791,979	Шляпъ	240
		Часовъ.	208
		Кирпича. . . .	77,200

Прочихъ издѣлій на 167,630 флор.

Изъ этихъ краткихъ свѣдѣній можно заключить, что хорошій сбытъ въ Египтѣ могутъ найти мука, дерево въ штукахъ, подѣлочное и въ спичкахъ, вина, спиртъ и водки, сало, мясо, сухари, хлѣбъ, свѣчи, различныя масла, скотъ, а изъ заводскихъ и фабричныхъ матеріаловъ всѣ строительные матеріалы изъ желѣза и глины, камни и различныя мануфактурныя издѣлія, служащія для потребленія быстро увеличивающагося населенія, т. е. для постройки зданій и для ежедневнаго потребленія поселенцевъ.

Египетское таможенное управленіе ежемѣсячно издаетъ прейсъ-курантъ, служащій для оцѣнки товаровъ для взысканія съ нихъ таможенныхъ пошлинъ *ad valorem*. Прейсъ-курантъ этотъ выражаетъ приблизительно среднюю цѣну важнѣйшихъ товаровъ въ египетскихъ портахъ. Осенью 1869 года официальныя цѣны были:

Пшеница Санди	90	піастр. тар.
» Бегера.	85	» »
Бобы Санди	88	» »

Бобы Бегера	83	піастр. тар.
Ячмень	50	» »
Кукуруза	75	» »
Дура Сеффи	75	» »
Льняное сѣмя.	140	» »
Хлопковое »	70	» »
Сезамъ	200	» »
Овечій горохъ	70	» »
Горошекъ	65	» »
Гороховая мука	75	» »
Волчій бобъ	60	» »
Рисъ Энъ-Эль-Бинтъ . . .	285	» »
» Фаль.	275	» »
» Даміетта	400	» »
Чечевица	90	» »
Шафранъ	90	»
Алькана корень	40	» »
Хлопокъ.	450	» »
Ленъ и пряжа.	165	» »
Пакля	50	» »
Пенька	75	» »
Тряпка	20	» »
Шерсть	200	» »
Гумми Сепааръ	325	» »
» Талькъ.	175	» »
» Геджасъ	225	» »
Слоновая кость	2,100	» »

Въ дѣйствительности же цѣны были, по биржевымъ прейсъ-курантамъ и собраннымъ нами свѣдѣніямъ:

Въ *Александріи*, въ концѣ 1869 г., отпускныхъ товаровъ:

Хлопокъ Мако . .	отъ 425	до 440	піастр.	тар.	за	кипу.
» Асмумъ .	» 460	» 475	»	»	»	»
» Галлинъ .	» 480	» 585	»	»	»	»
Хлопковое сѣмя. .	» 67	» 91	»	»	»	ард.
Ленъ.	» 175	» 231 $^{1}/_{4}$	»	»	»	кант.

Льняное сѣмя . . .	отъ	231¼	»	310	піастр.	тар .	закупу.
Бобы Санди . . .	»	165	»	182	»	кур.	» ард.
» Бегера . . .	»	168	»	170	»	»	» »
Ячмень	»	97	»	100	»	тар.	» »
Пшеница Санди . .	»	165	»	185	»	кур.	» »
» Бегера .		98			»	тар.	» »
Сахаръ	»	83¾	»	103	»	»	» кант.

Рисъ рашиди:

» 1-й сортъ отб. .	»	700	»	750	»	»	» ард.
» 1-й » торг.	»	620	»	650	»	»	» »
» 2-й » . .	»	600	»	620	»	»	» »
Кофе Мока отборн.	»	820	»	850	»	»	» квинт.
» » торгов.	»	720	»	740	»	»	» »
» Ямани . . .	»	600	»	620	»	»	» »

Ладанъ отъ 380 до 650 піастр. кур. за кантаръ; 380 піастр. кур. ладанъ неочищенный съ деревомъ, землею, каменьями; затѣмъ чѣмъ чище, тѣмъ цѣна его выше.

Камедь красн. султанск. отъ 600 до 650 піастр. кур. за квинт.
» бѣлая сенаар. » 580 » 600 » » » »
Рожки сладк. отъ 240 до 260 піастр. кур. за квинт. въ 100 окъ.
Натръ красный отъ 50 до 60 піастр. тарифъ за квинталъ.
» бѣлый » 30 » 36 » » » »
Финики сахарные бѣлые отъ 7 до 8 піастр. кур. око.
» султанск. красн. » 4 » 5 » » »
» прессованные » 120 » 140 » » квинт.
въ 44 око.

Тамаринда отъ 400 до 450 піастр. кур. за квинталъ.

Привозныхъ товаровъ:

Сахаръ рафинадъ отъ 8⅓ до 11 піастр. курант. око, по курсу 20 франк. за 150 піастровъ.

Перецъ англійскій отъ 420 до 430 піастр. кур. за квинт.
синганурск. » 415 » 420 » » » »

Гвоздика (головки) отъ 6¼ до 7 піастр. кур за око. по курсу 20 франк. за 155 піастр. (тоже и перецъ).

Стеариновыя свѣчи:
французскія отъ 18½ до 19½ піастр. кур. око.
бельгійскія 18½ піастр. кур. око, по курсу 180 піастр. за 20 франковъ.

Spica celtica отъ 225 до 230 піастр. кур. за квинталъ въ 150 ротоли, по курсу 20 франк. за 155 піастровъ.

Льняное масло марсельск. отъ 9 до 9½ піастр. кур. око.
» англійское 9½ » » »
по курсу 154 піастра за 20 франковъ.

Спиртъ отъ 8¼ до 9½ піастр. курант. око, по курсу 150 піастровъ за 20 франковъ.

Анисовая эссенція отъ 28 до 29 піастр. за драхму.

Волы корфіотскіе отъ 6 до 10 наполеонд. за штуку.
» русскіе » 16 » 20 » »
» кипрскіе » 4 » 6 » »

Мука русская 1-й сортъ 25 франк. за мѣшокъ въ 63 окъ.
» венгерская отъ 40 до 45 фр. » » » 65 »
» венеціанск. » 31 » 42 » » » » 80 »
» » 40 » » » » 100 кил.

Купоросъ отъ 100 до 115 піастр. кур. за кантаръ, по курсу 155 піастр. за 20 франковъ.

Квасцы отъ 155 до 125 піастр. кур. за кантаръ, по курсу 155 піастровъ за 20 франковъ.

Жесть 1-й сортъ 260 піастр. кур. за ящикъ.
» 2-й » 240 » » » » по курсу 155 піастровъ за 20 франковъ.

Петролеумъ 25 франк. за ящикъ въ 30 килогр., а 85—100 франк. за ящикъ въ 100 килограммовъ.

Нашатырь отъ 9½ до 10 піастр. кур. за око, по курсу 150 піастровъ за 20 франк.

Олово прутовое отъ 1,250 до 1,240 піастр. кур. за кантарь. по курсу 155 піастр. за 20 франковъ.

Имбирь 6 1/2 до 6 3/4 піастр. кур. за око, по курсу 154 піастра за 20 франковъ.

Масло коровье штирійское отъ 22 1/4 до 22 1/2 піастр. кур. око
» 2-й сортъ » 19 » 19 1/2 » » »
» 3-й » » 16 1/2 » » »
по курсу 152 піастра за 20 франковъ.

Каштаны тосканскіе 10 піастр. кур. за 4 ока, по курсу 160 піастр. за 20 франковъ.

Бумага бельгійская отъ 6 до 11 піастр. тарифъ за стопу
» пизанская 3 піастра тар. » » » »

Вино тоскапское ящикъ въ 20 фляшекъ 58 франк.
» флорентинское 2 1/2 франк. фляшка (feasco).

Масло тосканское отъ 19 1/2 до 20 піастр. кур. око, по курсу 152 піастра за 20 франк.

Масло лукское 19 1/2 піастр. кур. за око, по курсу 155 піастр. за 20 франковъ.

Бумажная пряжа №№ 10/14 и 18/22 отъ 75 до 85 піастр. тар.
» 18/24 » 80 » 85 » »

Полотно штука 2 фунт. отъ 18 до 22 піастр. кур.

Каменный уголь за тонну

ньюкестельскій	на суднѣ	отъ	29 до 30/6	шиллинг.
»	въ порту	»	28 » 31	»
»	на берегу	»	8 3/4 » 9	таллар.
кардифъ . . .	на суднѣ	»	72/6 » 28	шиллинг.
»	въ порту		28	»
»	на берегу	»	8 1/4 » 9	таллари.
ливерпульскій	на суднѣ	отъ	23 до 24	шиллинг.
»	въ порту	»	22/6 » 25	»
»	на берегу	»	7 » 7 1/2	таллар.

Мануфактуры:

Longcloth фунт. 7—10 въ кускѣ	отъ	7 1/4 до	8 піаст.	тар.
Glispinati	»	29 »	33 »	»
Itangibs 6/4	»	21 »	24 »	»
Бумажный холстъ фунт. 12 штука	»	14 »	17 »	»

Бѣлый longeloth 2-го сорта тар. отъ 38 до 50 піаст. тар.
Ситцы фабрики Pollac $2^{3}/_{4}$ піастр. кур. за дюжину, и
» » Mayo $3^{3}/_{4}$ » » » коробку, по курсу 150 піастр. за 20 франк.
» Fürst $5^{1}/_{2}$ піастр. кур. за коробку, по курсу 154 піастр. за 20 франк.

Рисъ $3^{3}/_{4}$ піастр. кур. око, по курсу 155 піастр. кур. за 20 франковъ.

Корица отъ 130 до 150 піастр. кур. за квинталъ.

Кокосовые орѣхи отъ 2 до 3 піастр. кур. за штуку.

Кофе бразильское отъ 400 до 460 піастр. кур. за квинталъ.

Индиго 1-й сортъ бенгальское въ четырехугольныхъ брускахъ отъ 235 до 245 піастр. кур. за око (этотъ сортъ отдается только ящиками въ 100 окъ).

2-й сортъ въ кускахъ отъ 225 до 235 піастр. кур. за око.
3-й » въ мал. куск. » 200 » 205 » » » »
4-й » обыкновенн. » 190 » 195 » » » »
5-й » низшій » 120 » 130 » » » »

По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ Н. М. Пашковымъ, агентомъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли въ Александріи, расходы для отпускныхъ товаровъ могутъ быть исчислены приблизительно: за транспортъ, погрузку и мелкія издержки отъ 6 до 10 франк. за тонну въ 60 пуд.; кромѣ того, 1% таможенной пошлины, и $^{1}/_{2}$ или 1% коммиссіонныхъ или куртажныхъ.

Для привозныхъ товаровъ расходы, кромѣ фрахта, равны: таможенная пошлина 8% съ цѣны по фактурѣ и по оцѣнкѣ. Мы говорили уже, что есть легкое средство понизить оцѣнку. Выгрузка 2 коп. съ пуда, со всѣхъ товаровъ. Фрахтъ въ Россію слѣдуетъ уплачивать непремѣнно впередъ, потому простому разсчету, что въ Египтѣ онъ уплачивается звонкою монетою, на чемъ теряется лажъ.

По собраннымъ нами свѣдѣніямъ, различные добавочные расходы равны: расходы нагрузки въ Александріи 4 — 5%. Для европейскихъ товаровъ коммисія составляетъ 2%, кромѣ того нужно платить: за сбереженіе въ пакгаузахъ 1%, куртажъ

1%; учетъ $^1/_2$%, куртажъ банкирамъ 1%, мелкіе расходы $^1/_2$%, делькредере 2 или 3%. учетъ за платежъ раньше срока $^1/_2$—1% въ мѣсяцъ.

Отпускные товары платятъ 2% коммисіи и 1% куртажа.

Корабельные маклера получаютъ 3% съ фрахта; наоборотъ шкиперa уступаютъ купцамъ 3% съ фрахта груза судна, идущаго въ Англію и Голландію, и 2% съ судна, идущаго во Францію и въ Австрію.

Сукна продаются въ 4, 5, 6 и 7 мѣсячный кредитъ, коммисіонные товары отъ 3 до 4 мѣсяцевъ, предметы роскоши отъ 4 до 8 мѣсяцевъ: изрѣдка продажи бываютъ за наличныя. Туземные продукты покупаются всегда за наличныя, только товары, продаваемые за счетъ правительства, можно оплачивать иногда на половину векселями, на половину деньгами; изрѣдка платежи бываютъ чрезъ 10 дней.

Кромѣ того, 10% идетъ на гербовую бумагу и $^3/_4$% чиновникамъ правительства.

Означенныя выше цѣны на важнѣйшіе египетскіе отпускные товары нужно считать наименьшими. Онѣ крайне убыточны для производителей. Между тѣмъ, при насъ въ Александріи цѣны на египетскіе товары: хлопокъ, семя и пшеницу, были выше еще, чѣмъ соотвѣтственно можно было купить ихъ на рынкахъ Англіи, въ Ливерпулѣ и др. портахъ.

Купцамъ, желающимъ продавать свои товары въ Египтѣ, необходимо имѣть въ виду, что ихъ должно уступать въ кредитъ на болѣе или менѣе продолжительные сроки, нерѣдко до 18 мѣсяцевъ. Подобная система, установленная давно, повлекла въ 1866 году къ серьезнымъ послѣдствіямъ. Хлопковый кризисъ быстро обогатилъ Египетъ въ началѣ 1860-хъ годовъ; по усиленія потребленія возросло далеко не въ той степени, какъ усиливался ввозъ товаровъ изъ Европы; многочисленные агенты нѣмецкихъ, швейцарскихъ, италіянскихъ и французскихъ фабрикъ, пріохочивая купцевъ къ покупкѣ, безграничнo раздавали товары въ кредитъ.

Дѣло кончилось тѣмъ, что одни мусульманскіе мелкіе торговцы объявили себя несостоятельными на сумму болѣе нежели

10 милліоновъ франковъ, а при египетскомъ судопроизводствѣ не предвидѣлось никакой возможности отличить злостныхъ банкротовъ отъ дѣйствительно невинныхъ.

Послѣ сильныхъ настояній со стороны консуловъ, египетское правительство явилось, наконецъ, посредникомъ. и. уплативъ европейскимъ кредиторамъ около ^{1}, нѣкія ихъ векселей, сдѣлалось въ свою очередь векселедержателемъ и, при помощи крутыхъ мѣръ, взыскало со своихъ обанкрутившихся подданныхъ, что было возможно.

Безъ сомнѣнія въ будущемъ нельзя ожидать, чтобъ египетское правительство было на столько любезно къ иностранцамъ. чтобы давать деньги одинаково и за серьезныя и за безденежныя претензіи: потому всѣмъ, кто полагаетъ отправлять русскія издѣлія въ Египетъ, нужно зорко слѣдить за положеніемъ тамошняго рынка. и не соблазнять мѣстныхъ торговцевъ широкимъ кредитомъ, послѣдствіемъ котораго является неизбѣжное банкротство и неплатежъ денегъ.

Въ *Каиръ*, представляющемъ важнѣйшій внутренній рынокъ не только Египта, но и всей Африки, цѣны, въ ноябрѣ и началѣ декабря 1869 года, были на товары.

Кофе мокка 740 до 760 піастр. курант. за 100 ротоли обыкновенный и 850 піастр. кур. за лучшій.

Гумми арабикъ 640 до 781 піастр. курант. за фардъ.

» талька 310 до 375 піастр. кур за фардъ.

» суакимъ 400 до 445 піастр. кур. за 133$^1/_2$ ротоли.

Ладонъ обыкновенный 320 до 380 піастр. кур. за 133$^1/_3$ ротоли, лучшій (*lagrima*) 600 до 640 піастр кур. за 125 ротоли.

Слоновая кость дарфурская 22 до 26 фунт. стерл. за 100 ротоли.

перломутръ большія раковины 11 до 12$^1/_2$ око, маленькія раковины 14—15 піастр. кур. за око.

Воловьи шкуры сенаарскія отъ 12 до 13 піастр. кур. око; массауа и геджасъ 13$^3/_4$ до 16$^1/_2$ п. к. око; козловыя 3$^1/_2$ до 6$^1/_2$ п. к.; бараньи 4 піастр. кур. штука;

Александр. листъ сенаарскій 370 до 375 піастр. кур. за 100 ротоли, геджасъ 4$^1/_2$ до 5$^1/_4$ піастр, кур. око;

Тамаринд̀ дарфурск. и сенаарь 480 до 600 піастр. кур. за 110 ротоли, суакимскій 400 піаст. за 110 ротоли.

Воскъ желтый геджасъ 1700 піастр. кур., белади 1900 до 1950 піастр. кур., за 125 ротоли.

Означенныя выше цѣны при переводахъ нужно считать 154½—156 піастровъ ходяч. или кур. за 20 франковъ, или 195 196 піастр. кур. за фунтъ стерлинг.

Въ *Портъ Саидъ*, за отсутствіемъ биржи, маклеровъ и журналовъ, свѣдѣнія, собранныя нами, о цѣнахъ очень скудны:

Мука 44 франка за мѣшокъ въ 5 пудовъ;

Спиртъ свекловичный 18 кварт̀ 96° по траллесу—20 фр.

Языки копченые 3½ франка килограммъ.

Доски, длиною 4 метра, толщиною 30 милиметровъ, по 90 сант. за штуку.

Каменный уголь 35 шилинговъ за тонну.

Въ *Суэзъ* среднія цѣны въ послѣднее время были:

Мука тріестская марка М. С. 12 флор. 75 за мѣшокъ, марка М. *R*. 11 флор. 80 за мѣшокъ, безъ марки 8 фр. за мѣшокъ; французская мѣшокъ въ 120½ килогр. 73 франка.

Картофель мальтійскій 25 флор. за 100 фунтовъ.

Масло отъ 44 до 77 флор. за 100 фунтовъ.

Свѣчи стеариновыя 96 флор. за 100 цольпфунд.

Сигары манильскія ящикъ въ 500 штукъ отъ 14 до 16 флор. Въ раздробительной продажѣ ящихъ сигаръ хорошаго качества 65 франковъ.

Дерево для подѣлокъ куб. футъ 1 франк. 1 сант.; доски, длиною 4 метра и 30 милиметровъ толщиною, 1 франк., за штук., по другимъ свѣдѣніямъ, кубическій метръ досокъ 80 франк, брусья 4 метра длины и по 6, 7 или 8 сантиметровъ въ квадратѣ отъ 1 фр. 55 сант. до 1 фр. 60 сант. за штуку; бревна 4 метра длины 6 сантим. толщины, за кубическій метръ: шведскія 100 франк., тріестскія 72 франка.

Кофе мока отъ 49 до 50 флорин. за 100 цольпфунт.; кофе абиссинскій отъ 25 до 30 флор. за 100 цольпфунт.; по другимъ свѣдѣніямъ: кофе мока высшій сортъ 2 фр. 60 сант., 2-й сортъ 2 фр. 30 сант., 3-й сортъ 2 фр. 20 сант. за килограммъ, кофе або-

синскій изъ Суакима отъ 1 фр. 25 сант. до 1 фр. 75 сант. за килограммъ.

Перломутръ 21½ флор. за тысячу раковинъ.

Каменный уголь большими партіями отъ 55 до 60 шил. за тонну, иногда впрочемъ доходитъ и до 75 шиллинговъ. Уже два года, какъ уголь идетъ въ Суэзъ по суэзскому каналу. Цѣны угля должны теперь снова значительно понизиться.

Для соображенія о стоимости доставки товаровъ отъ канала въ Европу изъ Египта, представляемъ слѣдующія свѣдѣнія о фрахтахъ изъ Александріи въ концѣ прошлаго года.

На пароходахъ:

въ Ливерпуль *)

хлопокъ	пен. . .	½ —	⅝	за фунтъ.
гумми	шил. . .		30	» тонну
шерсть	пен. . .	7/10 до	⅜	» фунтъ
ленъ	шил. . .	35 до	40	» тонну
тряпка	шил. . .	20 до	35	» »
финики	шил. . .		55	» —
кофе	шил. . .		35	» —
слон. кость	шил. . .		80	» —
сѣмена	шил. . .	3 —	⅜	» квар.
сахаръ	шил. . .	24½ до	27½	» тонну
хлѣбъ	шил. . .	5½		» квар.

въ Марсель

хлопокъ на французск. пар.	фран.	7½ до	12	за 100 кил.
» » прочихъ	»	5 »	8	» —
гумми	»	3		» —
кожи	»	12		» —
кофе	»	3½		» —
семя	»	2		» —
хлѣбъ.	»	3,58		» шаржъ.

*) Въ Лондонъ 2½—3 шил. на тонну дороже.

въ Тріестъ

хлопокъ p. st. pr. . . .	80					за 100 funtes (50 кил.)	
» a mano Флор . .	1	20	до	1	50	—	—
перломутръ » . .	0	50	»			—	—
гумми » . .	0	60	»	0	70	—	—
воскъ » . .	1					—	—
кожи » . .	1					—	—
кофе	1					—	—
тамариндъ	0	60				—	—
ладонъ	0	70				—	—
финики	1¼	до		2		—	—
перломутръ	0	60				—	—

въ Венецію:

хлопокъ. . .	лиръ	4	за 100 килогр.
» . .	»	6	—
гумми . . .	»	4	—
перломутръ. .	»	4	—
кожи	»	5	—
воскъ . . .	»	5	—

На парусныхъ судахъ:

въ Англію:

гумми шил. . . .	5	до	5/6	за квар.	
семя » . . .	3/6	»	4/3	»	»

въ Марсель:

семя Фр. .	1¼	до	1½	карикъ	
хлопковое семя » .	1¼	»	1½	100 килогр.	

въ Венецію:

натръ Фр. 7 до 8 за карикъ

Фрахты были изъ Англіи въ Александрію за кил каменнаго угля:

	шиллинговъ.
изъ Ньюкестля . . .	20—21
» Кардифа	13—21
» Ливерпуля	14—16

Изъ Суэза фрахтъ въ Бомбей 3 фунт. стер. съ тонны и дороже, на пароходахъ.

Фрахты изъ Египта въ Россію и Константинополь, по свѣдѣніямъ, сообщеннымъ Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли, были въ 1869 году:

изъ Александріи въ Одессу съ пуда

вино . . .	30	коп.
конфекты . .	50	»

изъ Александріи въ Константинополь съ пуда

воскъ . . .	23	коп.
рисъ . . .	20	»

изъ Александріи въ Таганрогъ, товары малыми партіями 50 коп. съ пуда, большими по условію.

Для разсчетовъ фрахта для хлопка, полезно имѣть въ виду слѣдующую таблицу:

фрахт. за фунтъ.	фрахтъ за тонну въ 2,240 ф.		
$^1/_4$ пенса.	фун. 2	6	8
$^3/_{\ }$	3	10	0
$^1/_2$	4	13	4
$^9/_6$	5	5	0
$^5/_8$	5	16	8
$^{11}/_{16}$	6	8	4
$^3/_4$	7	0	0
$^{13}/_{16}$	7	11	8
$^7/_2$	8	3	4
$^{15}/_{16}$	8	15	0
1	9	6	8

т. е. всякая $^1/_{16}$ пенс. въ фунтѣ соотвѣтствуетъ фрахту фунт. 0 11 8 для тонны.

О размѣрахъ страхованія мы представляемъ слѣдующія свѣдѣнія для страхованія хлопка на пароходахъ изъ Александріи, въ самый разгаръ навигаціи (въ ноябрѣ 1869 г.)

Compagnie d'assurance générales Helvetic, le Loydsuisse, и *Compagnie d'assurance à Winterthur* страховали за

въ Марсель и Геную . . .	0,38%
» Тріестъ и Венецію	0,38 —0,50%
» Саугемптонъ, Лондонъ и Ливерпуль	0,38%

Compagnia generale di assicurazione di trasporto in Vienna брала

въ Тріестъ, Венецію, Геную и Марсель . .	0,38%
» Англію	0,50%

Красное море и его гидрографія составляютъ одинъ изъ важнѣйшихъ вопросовъ, разрѣшеніе котораго необходимо, прежде какихъ либо соображеній о торговлѣ по суэзскому каналу. Мы сообщаемъ ниже сводъ разнообразныхъ мнѣній, почерпнутыхъ изъ весьма разнородныхъ источниковъ.

Красное море называется по арабски Баръ-Малихъ или соленое море; названіе свое Красное море получило или отъ красныхъ кораловъ, которыми оно изобилуетъ, или отъ Едема (что значитъ красный), который находился на его восточномъ берегу.

Красное море лежитъ, какъ извѣстно, между 30° и 13° с. ш., такъ что тропикъ перерѣзываетъ его въ верхней трети. Длина моря 275 географическихъ миль, т. е. почти въ шесть разъ болѣе его самой большей ширины, которая простирается около 45 м. (близъ Суакима). Средняя ширина моря 21,31 м.

Красное море, вслѣдствіе своего положенія, принадлежитъ въ научномъ отношеніи къ самымъ интереснымъ морямъ.

Температура его воды, самая высокая изъ всѣхъ морей, достигаетъ, по англійскимъ источникамъ, 80° F. (27° C.), т. е. средняя температура Краснаго моря на 8° теплѣе Атлантическаго океана. Самая высокая изъ гдѣ либо наблюдавшихся температуръ морской воды, а именно 94° F. (34,4° C.), найдена въ близкомъ сосѣдствѣ отъ Краснаго моря, около Адена. Море это не оказываетъ своего благодѣтельнаго вліянія на температуру; наоборотъ, замкнутость его со всѣхъ сторонъ большими материками имѣетъ вліяніе на возвышенность средней температуры его воды почти на 7°, сравнительно съ Индѣйскимъ

океаномъ. Другая важная причина этой высокой температуры воды Краснаго моря заключается въ небольшой глубинѣ пролива Бабъ-ель-Мандебъ, вслѣдствіе чего только верхніе, теплые слои воды Индѣйскаго океана могутъ сообщаться съ водою Краснаго моря. Самое же Красное море въ серединѣ достигаетъ значительной глубины отъ 1,800 до 2,000 футовъ.

Высокая температура, причиняя сильное испареніе воды, дѣлаетъ Красное море самымъ солепымъ изъ всѣхъ остальныхъ и возвышаетъ ея удѣльный вѣсъ до 1,0298. Это же сильное испареніе служитъ вѣроятно причиною пониженія въ жаркое время, начиная съ марта, уровня Краснаго моря, приблизительно на 60—100 цм. Въ этомъ пониженіи уровня воды немалую роль играетъ также узкость пролива и преобладающіе сѣверные вѣтры. Всѣ вышеупомянутыя обстоятельства, особенно высокая температура воды, большое содержаніе солей и сообщеніе съ Индѣйскимъ океаномъ, позволили развиться въ Красномъ морѣ очень богатой органической жизни, которая хотя и принадлежитъ къ индѣйской тропической фаунѣ, но, подъ вліяніемъ особенныхъ условій, имѣетъ въ значительной степени характеръ самобытности.

Физіономія береговъ Краснаго моря довольно однообразна, особенно однообразенъ песчаный азіятскій берегъ, не представляющій почти никакой растительности. Нѣсколько болѣе разнообразія въ растительности замѣчается на противуположномъ африканскомъ берегу.

Оба берега, начинаясь незначительными холмами, постепенно возвышаются во внутрь страны, уступами, и достигаютъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до 8,000 и болѣе футовъ. Море замѣчательно по количеству и величинѣ кораловыхъ рифовъ, которые выдаются обыкновенно отъ 20 до 30 футовъ надъ поверхностью моря. Лѣтомъ и зной такъ великъ, что путешественники, даже изъ мѣстныхъ уроженцевъ, избѣгаютъ совершать переѣзды въ это время.

Пароходъ употребляетъ около 18 часовъ времени для прохода 150 мильнаго разстоянія по заливу Суэзъ, который, соединяясь подъ острымъ угломъ съ заливомъ Акаба, образуетъ

Синайскій полуостровъ. Заливъ Акаба доходитъ до Каменистой Аравіи.

Судно проходитъ затѣмъ Архипелагъ Юбаль, состоящій изъ вулкановъ, рѣдко видимыхъ въ дѣйствіи. Они были изучены маіоромъ Іпвезономъ въ 1867 году. Отъ этого Архипелага до Массауа море достаточно просторно для лавированія. На 36 часу пути замѣчательны скалы, называемые Два Брата, а на паралели Воронки виденъ островъ съ маякомъ, Дедалусъ. Южнѣе Массауа, коралловые рифы снова съуживаютъ проходъ судамъ.

На разстояніи 12 часовъ пути до Перима, находятся острова Горшпиъ, мѣсто крушеніе парохода Альма На всемъ этомъ пути судно теперь не встрѣчаетъ почти судовъ, кромѣ арабскихъ лодокъ съ богомольцами. Весь переходъ отъ Суэза до Адена пароходы почтовыхъ компаній дѣлаютъ въ 7 или 8 дней. Между Суэзомъ и Джеддою, пароходы компаніи Азизіе употребляютъ 4 дня, но переходъ этотъ легко сдѣлать въ 3 дня.

Проливъ Баделъ Мандебъ имѣетъ 3 мили ширины и усѣянъ выдающимися съ обѣихъ сторонъ скалами. *Бабель-Мандебъ* значитъ по арабски *врата смерти* или *врата слезъ*; названіе это происходитъ. вѣроятно, отъ большаго числа крушеній судовъ въ этомъ мѣстѣ. Замѣтимъ еще кстати, что плаваніе по Красному морю небезопасно, такъ какъ прибрежные жители аравійскаго и африканскаго берега безжалостно грабятъ товары и пассажировъ разбитыхъ судовъ, и уводятъ послѣднихъ въ рабство.

Не смотря на многочисленные споры, въ настоящее время далеко не разрѣшенъ еще окончательно вопросъ о возможности плаванія парусныхъ судовъ по Красному морю, и отъ изслѣдованія этого вопроса зависитъ очень многое въ будущности торговли по суэзскому каналу.

До сихъ поръ общее мнѣніе было, что, сѣвернѣе Джедды, парусное судоходство по этому морю крайне затруднительно. Обыкновенно дуетъ тамъ сѣверо-западный вѣтеръ, и, при узкости моря отъ коралловыхъ рифовъ, судамъ невозможно лавировать; въ особенности это трудно въ суэзскомъ заливѣ. Ара-

свіе парусные каботажные суда, для своего плаванія, могутъ пользоваться береговыми вѣтрами (brises), но для коммерческихъ судовъ пользоваться послѣдними невозможно, ибо коралловые рифы не позволяютъ безопасно приближаться къ берегамъ.

Командиръ парохода горной компаніи мар. Бассано, плавающій давно по Красному морю, опытный датскій морякъ, говорилъ намъ, что на Красномъ морѣ девять мѣсяцевъ въ году дуетъ сѣверо-западный вѣтеръ, дающій отличное движеніе судамъ, идущимъ въ Индію, и только три мѣсяца противныя вѣтры могутъ мѣшать выйти изъ Баб-эль-Мандеба въ Аденскій заливъ. Но тѣже вѣтры, три четверти года, дѣлаютъ обратное плаваніе изъ Индіи для парусныхъ судовъ почти невозможнымъ. Арабскія суда часто ждутъ попутнаго вѣтра по полугода, а шкуна торговаго дома «Базенъ», посланная въ абиссинскую экспедицію въ Перимъ, до сихъ поръ не могло возвратится обратно. Для Англіи такое положеніе еще выгодно, ибо она можетъ посылать въ Индію свои суда по Красному морю, а возвращать ихъ вокругъ мыса Доброй Надежды; но для Россіи въ такомъ случаѣ пропадаютъ всѣ выгоды новаго пути, потому что въ Индію намъ посылать почти нечего, а обратно парусные суда не пойдутъ, слѣдовательно единственнымъ рессурсомъ остается для насъ пароходство.

При мнѣ прошло черезъ суезскій каналъ парусное судно въ 800 тонн марсельскаго дома Рабо и К°, чтобы по Красному морю, съ грузомъ вина, водокъ и хлопчатобумажныхъ издѣлій, идти въ Аденъ, Маге (на Сейшельскихъ островахъ) и Занзибаръ. Шкиперъ полагалъ, что ему необходимо 3 недѣли, чтобы дойти до Адена, и 6 недѣль плаванія до Маге. Обратно судно предполагало однако вернуться вокругъ мыса Доброй Надежды *).

Представителемъ противнаго мнѣнія является, конечно, г. Лессепсъ. Вотъ его подлинныя слова: «Увѣряютъ, что парусныя суда съ трудомъ будутъ ходить по Красному морю, потому что оно узко, но мы имѣемъ моря гораздо болѣе узкія, гдѣ навигація совер-

*) По газетнымъ свѣдѣніямъ судно это погибло въ Красномъ морѣ.

шается безъ затрудненія. Адріатическое море и Ламаншъ гораздо уже Краснаго моря, которое имѣетъ 50 миль въ широкихъ мѣстахъ и 10 или 12 миль въ самыхъ узкихъ. Къ тому же постоянно ясныя ночи облегчаютъ плаваніе. Подъ тропиками ночи превосходны. Если тамъ плавали на безпалубныхъ судахъ, значитъ не боялись бурь. Кромѣ того, какъ во всѣхъ заливахъ, утромъ и вечеромъ дуютъ тамъ береговые перемѣнные вѣтры».

«До введенія пара, чему прошло не болѣе 30 лѣтъ, плавали только подъ парусами; между тѣмъ мы видимъ въ древности на Красномъ морѣ флотъ Соломона, а въ болѣе новыя времена суда венеціанскія и португальскія, которыя тамъ совершенно свободно торговали и сражались».

«Когда, въ 1828 году, англійскій парламентъ сдѣлалъ изслѣдованія, чтобы узнать можетъ ли паровое судно плавать по Красному морю, нашлись люди, которые утверждали, что пароходъ не въ состояніи пройти Баб-эль-Мандебъ противъ муссоновъ Тогда говорили, что только парусное судно можетъ бороться съ муссонами, теперь, наоборотъ, утверждаютъ, что только пароходы могутъ ходить по Красному морю. Такимъ образомъ разсуждаютъ всегда защитники рутины».

На эту краснорѣчивую тираду можно замѣтить, что флоты Соломона и венеціанскіе ходили по большей части подъ веслами, и вообще передвигались съ медленностью, немыслимою при современныхъ потребностяхъ торговли.

Капитанъ Гаррисъ, членъ международной коммиссіи, проѣхавшій 74 раза по Красному морю, утверждалъ, что для парусныхъ судовъ нѣтъ серьезныхъ препятствій для плаванія по Красному морю. Точно также весьма опытный англійскій капитанъ Метуэнъ, командовавшій 15 лѣтъ паруснымъ судномъ въ Красномъ морѣ, увѣрялъ, что при ширинѣ этого моря, поперечныхъ вѣтрахъ, регулярныхъ береговыхъ бризахъ, свѣтлыхъ ночахъ и отсутствіи бурь, оно должно быть весьма доступно парусному судоходству.

Наиболѣе близокъ къ истинѣ, по всей вѣроятности, отзывъ *I. Clerk* въ *Fortnightly Review*. Красное море, по его словамъ,

давно пользуется дурною репутаціей относительно плаванія подъ парусами. Не смотря на новые маяки, которые освѣщаютъ его берега и на болѣе тщательное изученіе этого моря, процентъ морскаго страхованія не понижается; и опасности, которые встрѣчаются на этомъ морѣ отъ его узкости и изобилія коралловыхъ рифовъ такъ велики, что препятствуютъ плаванію парусныхъ судовъ значительной величины. Впрочемъ въ извѣстные мѣсяцы года, суда могутъ плавать по этому морю безъ особаго риска встрѣтить постоянно противные вѣтры. Парусное судно, вышедшее напримѣръ изъ Англіи въ августѣ, по всей вѣроятности, будетъ имѣть въ оба пути попутный вѣтеръ. Еще выгоднѣе будетъ комбинировать это плаваніе съ плаваніемъ вокругъ мыса Доброй Надежды, такимъ образомъ, чтобы, туда или обратно, судно могло встрѣтить въ Красномъ морѣ попутный вѣтеръ.

Отъ марта до октября въ Средиземномъ морѣ, а также въ сѣверной части Краснаго моря, дуютъ обыкновенно западные или сѣверозападные вѣтры. Въ послѣднемъ морѣ вѣтры мѣняются отъ ноября до марта, но по большей части дуютъ съ юго-востока; въ это время бываетъ обыкновенно очень бурно. Слѣдовательно, хотя эти мѣсяцы и можно бы считать удачными для парусныхъ судовъ, возвращающихся изъ Индіи, но едва ли опѣ рискнутъ перенести всѣ опасности, сопряженныя съ переходомъ въ это время.

По большей части парусныя суда рискуютъ встрѣтить во время перехода противныя вѣтры. Если взять въ разсчетъ происходящую оттого потерю времени, удушливые жары въ извѣстное время года, задержки при проходѣ черезъ проливъ Баб-эль-Мандебъ и Гибралтарскій, возвышенный процентъ страхованія и транзитные и др. сборы въ каналѣ, то придется сознаться, что соединеніе всѣхъ этихъ обстоятельствъ представляетъ значительное препятствіе для плаванія парусныхъ судовъ черезъ суэзскій каналъ.

Центральная библиотека

Парусные корабли, если-бы миновали счастливо Средиземное и Красное моря и достигли у Адена открытаго Индѣйскаго океана, то въ этомъ поясѣ ихъ снова встрѣчаютъ тѣже пре

пятствія—муссоны, которыхъ нельзя избѣжать, если они противны.

Съ марта до декабря дуетъ Ю. З. муссонъ, и отъ Адена можно легко достигнуть всѣхъ пунктовъ индійскихъ и китайскихъ береговъ. За то возвращеніе въ это время года представляетъ огромныя затрудненія, особенно отъ Бомбея, Цейлона и Калькутты. Отъ Зондскаго пролива корабли могутъ еще идти далѣе на западъ отъ Ю. В. пассатомъ до Архипелага Чаго, и потомъ въ С. З. направленіи до мыса Гвардафуя; все же на Красномъ морѣ постоянный сѣверный вѣтеръ затрудняетъ возвращеніе.

Съ октября до марта С. В. муссонъ получаетъ совершенно противоположное направленіе. Отъ Адена корабли идутъ противъ него съ большимъ затрудненіемъ и могутъ легко достигнуть только до африканскихъ торговыхъ мѣстъ. За то возвращеніе съ каждаго южно-азіатскаго пункта довольно легко, особенно въ промежутокъ времени отъ декабря до марта, когда и на Красномъ морѣ южный вѣтеръ облегчаетъ путь въ Европу.

Направленіе вѣтровъ гораздо болѣе благопріятствуетъ кораблямъ, идущимъ мимо мыса Доброй Надежды, хотя они дѣлаютъ огромный кругъ. На пути своемъ по Атлантическому океану, они почти касаются Рio Жанейро, это не трудно при сильныхъ С. В. и Ю. В пассатахъ, затѣмъ поворачиваютъ круто на востокъ, чтобы съ противнымъ С. З. пассатомъ достигнуть мыса Доброй Надежды Быстро обогнувъ послѣдній, они имѣютъ свободный выборъ находиться въ этомъ противномъ пассатѣ, или перейти въ постоянно съ ними граничащій Ю. В. пассатъ, или въ Ю. З. муссонъ, дующій отъ марта до октября. Во время этого муссона, суда могутъ плыть почти по прямой линіи во всякому береговому пункту на Индійскомъ океанѣ. Еслиже дуетъ С. В. муссонъ, то корабли большею частію остаются долго въ С. З. противномъ пассатѣ, почти до меридіана своего мѣсто назначенія, и прорѣзываютъ тогда, повернувъ на сѣверъ Ю. В. пассатъ и С. В. муссонъ, въ направленіи, гдѣ оба вѣтра благопріятствуютъ дальнѣйшему плаванію корабля.

Возвращаться въ Европу съ береговыхъ пунктовъ Индійска-

го океана до мыса Доброй Надежды нужно почти прямою линіею при С. В муссонѣ: при Ю. З. муссонѣ должно стараться, какъ его, такъ и Ю. З. пассатъ, прорѣзывать подъ прямымъ угломъ. Конечно при возвращеніи въ Европу не можетъ быть и рѣчи о пользованіи С. З. противнымъ пассатомъ.

Обходъ мыса Доброй Надежды и въ этомъ случаѣ затруднителенъ и бурепъ; за то весь путь по Атлантическому океану удобенъ. Весьма быстрый Ю. В пассатъ гонитъ корабль мимо мыса Рокка до экватора, откуда оно, имѣя С. В. пассатъ на правой сторонѣ, переходитъ въ сѣверное полушаріе. Придерживаясь этого вѣтра, судно пользуется имъ до тропика Рака, и тамъ, быстро повернувъ на востокъ, съ противнымъ Ю. З. пассатомъ, достигаетъ европейскихъ гаваней. Во всякомъ случаѣ, какъ мы выше видѣли, Ю. З. муссонъ при возвращеніи въ Европу, и около мыса Доброй Надежды, неблагопріятенъ и сильно задерживаетъ въ лѣтніе мѣсяцы азіатскую внѣшнюю торговлю, въ особенности китайскую, такъ какъ Китайское море, по своей узкости, дѣлаютъ невозможнымъ избѣжаніе неблагопріятныхъ вѣтровъ.

Карлъ фонъ Шерцеръ увѣряетъ, что Ю. З. муссонъ такъ неблагопріятенъ мореплаванію, что суда изъ китайскихъ гаваней на Сапгапуръ въ Англію, Германію и Америку идутъ преимущественно отъ октября до апрѣля. Не смотря на то, можно вообще сказать, что на пути около мыса Доброй Надежды корабли, за исключеніемъ небольшихъ пространствъ, во всякое время встрѣчаются благопріятные и сильные вѣтры.

Пользованіе каналомъ для парусныхъ кораблей можетъ слѣдовательно быть, въ окончательномъ выводѣ, только случайное. Можетъ статься, корабль, что бы выиграть время, при благопріятномъ времени года, плаваніе въ одинъ конецъ совершитъ черезъ Суэзъ, а обратный путь мимо мыса Доброй Надежды.

Корабль, который хотѣлъ-бы въ оба пути воспользоваться каналомъ, долженъ разсчитать такъ, чтобы ему отправиться на югъ между мартомъ и октябремъ, а вернуться не ранѣе, какъ между декабремъ и мартомъ. И тутъ еще вопросъ, не попадобиться ли мѣстами помощь буксира, или болѣе продолжитель-

ное крейсированіе. Быть можетъ, наконецъ, что корабль пойдетъ въ Азію черезъ каналъ, но затѣмъ предпочтетъ совершить возвратный путь мимо мыса Горна.

Адмиралъ Тегетгофъ (Oesterr. Revue 1866 hef. 3) говоритъ, «что на плаваніе по суэзскому каналу изъ Англіи могутъ рисковать только корабли, которые отправляются въ лѣтніе мѣсяцы».

Совсѣмъ иначе долженъ быть поставленъ вопросъ для кораблей Средиземнаго моря, для которыхъ путь до Гибралтара столько-же, если не болѣе, отнялъ бы времени, какъ и путь чрезъ Портъ-Сандъ.

Для этихъ послѣднихъ лучше плыть въ Индію по каналу, чѣмъ мимо мыса Доброй Надежды. Это, конечно, значитъ только то, что тѣ большія невыгоды, которыя имѣли гавани Средиземнаго моря, сравнительно съ гаванями Атлантическаго океана, для сношенія съ Индіей, нѣсколько уменьшаются, съ прорытіемъ суэзскаго канала, но не обѣщаетъ все таки паруспому судоходству значительнаго круга дѣйствія.

Комиссія, собранная голландскимъ королемъ, для разсмотрѣнія выгодъ отъ судоходства по суэзскому каналу, признала также, что, собственно для парусныхъ судовъ, нѣтъ преимущества передъ прежнимъ путемъ, вокругъ мыса Доброй Надежды.

По мнѣнію комиссіи, парусное судно въ 800 тонн съ 25 человѣками экипажа, употребитъ на переходъ:

	дней.
Отъ мыса Лизардъ до Зондскаго пролива по старому пути	$84^{4}/_{10}$ *)
туда же чрезъ Суэзъ.	$90^{\ }/_{10}$
далѣе чрезъ Суэзъ.	$6^{1}/_{10}$

тоже судно употребитъ на обратный путь:

	дней.
Отъ Зондскаго пралива до Лизарда.	$94^{5}/_{10}$
чрезъ Суэзъ	110
долѣе чрезъ Суэзъ.	$15^{5}/_{10}$

*) Морскія открытія американца Мори сократили еще этотъ путь на 14 дней.

Клиперъ, т. е. парусное судно быстраго хода, употребитъ на переходъ отъ Лизарда до Зондскаго пролива:

	дней.
по старому пути.	$79^4/_{10}$
черезъ Суэзъ.	$90^5/_{10}$
долѣе чрезъ Суэзъ.	$11^1/_{10}$

тоже судно употребитъ на обратный путь:

	дней.
по старому пути	$89^5/_{10}$
черезъ Суэзъ	119
долѣе чрезъ Суэзъ.	$20^5/_{10}$

Слѣдовательно всѣ парусныя суда изъ сѣверной Европы и Америки, идущія въ Яву, Суматру, Филиппинскіе острова, Кохинхину, Китай и Японію не пойдутъ по каналу.

Вышеприведенный разсчетъ для новаго пути сдѣланъ приблизительно на слѣдующемъ основаніи. Судно, идущее изъ Зондскаго пролива, употребитъ:

	дней.
на переходъ до Бабельмандеба	30
отъ Бабельмандеба до Суэза	30
проходъ въ каналѣ	5 *)
отъ Порта Санда до Лизарда (если не будетъ задержано въ Гибралтарѣ).	45
ИТОГО. . . .	110

При попутномъ вѣтрѣ въ Красномъ морѣ, т. е. въ эпоху отъ апрѣля до октября, парусное судно можетъ сдѣлать переходъ скорѣе, а именно отъ Зондскаго пролива:

	дней.
до Бабельмандеба	40
отъ Бабельмандеба до Суэза	15
проходъ по каналу	5
отъ Порта Санда до Лизарда	40
	100

*) Эта цифра преувеличена.

Но столь небольшое сбереженіе времени не покроетъ транзитныхъ и др. пошлинъ, уплачиваемыхъ въ каналѣ.

Суэзская компанія повидимому и не очень разсчитываетъ теперь на парусное судоходство, кромѣ греческаго и италіанскаго каботажа, который по словамъ г. Лессепса будто бы найдетъ выгоду работать въ Красномъ морѣ.

Дальнія плаванія, т. е. плаванія открытыми океанами, напримѣръ изъ Европы въ Остъ-Индію или Австралію, кругомъ мыса Доброй Надежды или мыса Горнъ, производятся парусными судами съ большимъ успѣхомъ, чѣмъ паровыми, потому именно, что попутные вѣтры и теченія даютъ имъ возможность совершать эти переходы, хотя и тише пароходовъ, но съ большей выгодой, потому что пароходу нужно было бы брать слишкомъ большіе запасы угля, а слѣдовательно уменьшить количество груза, оплачиваемаго фрахтомъ. Банкротство одной англійской компаніи еще въ пятидесятыхъ годахъ, доказало невыгодность конкуренціи пароходовъ съ парусными судами на этихъ линіяхъ.

Всѣ надежды компаніи, судя по словамъ послѣдняго отчета акціонерамъ, основаны на блистательномъ преимуществѣ пара, доказанное въ торговлѣ съ отдаленнымъ востокомъ.

Хотя нельзя согласиться, что парусное судоходство дожило свой вѣкъ и въ морѣ должно занять второстепенное мѣсто; но статистическія изслѣдованія дѣйствительно доказываютъ, что пароходство растетъ въ несравненно значительнѣйшей пропорціи сравнительно съ парусным судоходствомъ.

Прогрессъ пароваго судоходства совпадаетъ съ прогрессомъ всемірной торговли. Тоннажъ пароваго судоходства въ послѣдніе двадцать лѣтъ увеличился на 600%. Въ тоже время въ Англіи число пароходовъ увеличилось на 400%. Число (а не тоннажъ) парусныхъ судовъ во Франціи, Англіи, Австріи и Италіи уменьшилось, сравнительно съ 1840 годомъ.

Въ 1841 году въ Англіи построили 1141 парусное судно въ 160,000 тонн и 48 пароходовъ въ 11,500 тонн; въ 1860 году было построено 820 парусныхъ судовъ, тоже въ 160,000 тонн, но пароходовъ выстроено было 200 съ въ 54,000 тонн.

по послѣднимъ документамъ, къ 1 январю 1868 года, Англія имѣла 2,889 паровыхъ судовъ, по официальному измѣренію, въ 891,422 тонны, т. е. въ дѣйствительности въ 1.920,033 тонны.

Между тѣмъ паровое движеніе по старому пути было настолько еще невыгодно, что вокругъ мыса Доброй Надежды дѣйствовала всего одна срочная пароходная компанія, Гольта въ Ливерпулѣ, имѣвшая 6 пароходовъ въ 8,718 тоннъ.

Въ Египтѣ прогресъ въ этомъ отношеніи былъ значительнѣе всѣхъ странъ. Въ 1866 году пришло 884 парусныхъ судно и 1356 пароходовъ, въ 1868 году 792 парусныхъ судна, средней вмѣстимости въ 200 или 330 тоннъ, и 1512 пароходовъ, средней вмѣстимостью отъ 1,500 до 3,000 тоннъ.

Въ Гамбургѣ въ 1825 году 2 парохода сдѣлали 11 рейсовъ, съ 1841 по 1850, среднимъ числомъ, 31 пароходъ сдѣлали 368 рейсовъ, а въ 1868 году 260 пароходовъ сдѣлали 2,150 рейсовъ. Изъ 2,297 судовъ, пришедшихъ въ Гамбургъ въ 1868 году, половина, слѣдовательно, принадлежала пароходамъ.

Въ американскомъ торговомъ флотѣ измѣненіе пропорціи въ тоннажѣ въ пользу пароходовъ еще поразительнѣе, а именно считалось въ судахъ тоннъ:

	парусныхъ	паровыхъ.
въ 1861	4.667,609	877,204
» 1862	4.401,702	710,463
» 1863	4.553,111	572,970
» 1864	4.008,439	977,960
» 1865	4.095,769	1.000,712
» 1866	3.227,268	1.083,512
» 1867	2.820,781	1.047,834

Италія послѣдняя пристала къ этому движенію, но уже въ 1867 г. въ ея порты пришло: дальняго плаванія парусныхъ судовъ 16,615 въ 1.813,788 тоннъ, а пароход. 4,843 въ 1.786,707 тоннъ; каботажныхъ парусныхъ судовъ 84,840 въ 2.614,717 тоннъ, а пароходовъ 11,490 въ 2.811,136 тоннъ. Изъ пришедшихъ въ Венецію въ 1868 году 708,792 тоннъ половина принадлежала пароходамъ.

Въ Тріестѣ въ 1868 году вмѣстимость пришедшихъ 9,613 парусныхъ судовъ было 540,643 тонны, а 1,443 пароходовъ 466,568 тоннъ. Въ южно-американскихъ республикахъ половина всего тоннажа принадлежитъ пароходамъ.

У насъ въ Россіи замѣчается тоже явленіе; въ 1848 году было въ приходѣ парусныхъ судовъ 6,401 въ 661,540 тоннъ, а въ отходѣ 6,197 парусныхъ судовъ въ 588,997 тоннъ, а пароходовъ 124.

Въ 1868 году было въ приходѣ 10,338 парусныхъ судовъ въ 1.339,647 тоннъ, а въ отходѣ 10,307 парусныхъ судовъ въ 1.342,174 тонны, пароходовъ же пришло только въ Кронштадтъ, Ригу и Одессу 957.

Къ Кронштадту пришло:

	парусныхъ судовъ.	пароходовъ
въ 1866 году	2,288	425
» 1867 »	2,380	505
» 1868 »	2,215	553
» 1869 »	2,407	566

Всѣ эти свѣдѣнія, по видимому, оправдываютъ предположенія суэзской компаніи о торжествѣ пароходовъ *) и успокоиваютъ за торговую будущность канала, въ случаѣ если, дѣйствительно, парусныя суда не будутъ имъ пользоваться.

---

*) Какое значеніе имѣетъ, однако, до сихъ поръ парусный флотъ, показываютъ слѣдующія новѣйшія свѣдѣнія о коммерческомъ флотѣ Европы и Соединенныхъ Штатовъ (Almanach de Gota 1870).

	парусный.		паровой.	
	число судовъ.	тонн	число судовъ.	топъ
Англіи (1868). . . .	25,500	4.878,233	2,944	902;297
» колоній . . .		12.477	1.562,295	
Соедин. Штатовъ (1867).		2.820,781		1.047,839
Франціи (1861) . . .	15,182	915.521	420	133,158
Сѣверн. Германіи (1868).	5,103	1.381,200	113	95,800
Норвегіи	6,457	826,588	76	
Италіи (1867). . . .	17,690	792,430	98	23,091

Адмиралъ фонъ Тегеттофъ также говоритъ: «Что перевозка товаровъ на пароходахъ возвышается съ каждымъ днемъ, и установившаяся прежде аксіома, будто бы перевозка нѣкоторыхъ товаровъ навсегда упрочена за парусными кораблями, оказывается ложною. Лучшимъ доказательствомъ этому служитъ Александрія. Въ этотъ портъ производится перевозка на пароходахъ хлѣба, лѣса, строительныхъ матеріаловъ, каменнаго угля и т. п., чего нѣсколько лѣтъ тому назадъ никто не могъ и предполагать. Пароходы «Ллойда» привозятъ въ Александрію даже отесанную плиту, и эта линія принадлежитъ къ наивыгоднѣйшимъ для этой компаніи».

«Фрахты на пароходахъ становятся дешевле, съ тѣхъ поръ какъ пароходы строятся преимущественно для товаровъ и снабжаются машинами, которыя, сравнительно съ прежними, требуютъ вдвое меньшее количество топлива».

Выше мы сказали, что во всякомъ случаѣ необходимо признать, что Красное море въ настоящее время въ гидрографическомъ отношеніи изслѣдовано весьма недостаточно. До сихъ поръ почтовые англійскіе пароходы, во время плаванія, совершаютъ постоянно тщательные промѣры для болѣе близкаго ознакомленія съ физическою географіей этого моря. Во время абиссинской экспедиціи, командоръ Брадшау изучилъ только южную часть моря. Сводъ англійскихъ наблюденій изданъ отдѣльною книгой въ обширной лоціи «О путяхъ въ Индію», дополненной по 1863 годъ и напечатанной англійскимъ индѣйскимъ министерствомъ. Въ прошломъ году издана также довольно хорошая карта Краснаго

Швеціи (1867) . . .	3,307	94,842 ласт.	310	
Даніи (1868)	3,132	87,777 »	80	4,823
Испаніи (1863) . . .	4,732	356,210	127	39,060
Австріи (1868) . . .	2,127	284,908	80	38,422
Бельгіи (1867) . . .	81		9	
Греціи	5,156			
Россіи	2,132		84	

Слѣдовательно, болѣе чѣмъ на 87,400 коммерческихъ парусныхъ судовъ, приходится 1,000 пароходовъ, и на 4½ мил. тоннъ первыхъ, около 2.200,000 тоннъ грузовой вмѣстимости вторыхъ, т. е. немного болѣе 15%.

*

моря французскимъ депо морскихъ картъ. Въ настоящее время австрійское правительство послало въ Красное море фрегатъ для крейсерства и въ особенности для изученія этого моря.

Имѣя въ виду, что Красное море должно сдѣлаться путемъ для плаванія русскихъ военныхъ судовъ въ наши обширныя владѣнія на Тихомъ океанѣ, намъ кажется, что правительство поступило бы весьма кстати, командировавъ съ ученою цѣлью въ Красное море одно изъ паровыхъ военныхъ судовъ съ хорошею парусностью. Наблюденія этого судна могутъ послужить превосходнымъ матеріаломъ для будущихъ плаваній нашего коммерческаго флота, тѣмъ болѣе что до сихъ поръ на русскомъ языкѣ ничего не имѣется о Красномъ морѣ, кромѣ нѣсколькихъ страницъ въ литографированной лоціи индѣйскаго океана, составленной, кажется, еще въ 1854 году. Кстати при этомъ замѣтить, что весьма устарѣли и русскіе переводы лоцій Архипелага и Средиземнаго моря. Лоція Чернаго моря издана вновь и удовлетворительна.

Наиболѣе затрудненій для плаванія представляетъ верхняя часть Краснаго моря; по поводу послѣднихъ крушеній судовъ въ этомъ мѣстѣ, въ египетскомъ журналѣ, Le progrès egyptien № 66. были напечатаны слѣдующія весьма интересныя соображенія.

Суэзскій заливъ, въ который входятъ суда, пройдя каналъ, образуетъ, строго говоря, новый каналъ въ 180 миль длиною Онъ не представляетъ особой опасности для плаваній, исключая прохода чрезъ архипелагъ Юбаль, находящійся у входа въ заливъ, въ томъ мѣстѣ, гдѣ Красное море имѣетъ значительную ширину. На островѣ Шедуанъ, главнѣйшемъ въ этомъ архипелагѣ, и разбился недавно пароходъ *Carnatic*.

Виною тому былъ отчасти и капитанъ, но нужно замѣтить, что означенный случай произошелъ ночью, а въ этомъ мѣстѣ пѣтъ маяка. Суда отходятъ обыкновенно изъ Суэза въ 4 часа пополудни, для того чтобы пройти днемъ опасный архипелагъ, но суда, идущія изъ Бабель Мандеба, никакъ не могутъ заранѣе разсчитать, чтобы пройти тутъ днемъ. Не говоря уже объ узкости прохода, теченіе въ этомъ мѣстѣ необыкновенно сильно, въ

особенности при сѣверо-западномъ вѣтрѣ, господствующемъ большую часть года.

Единственный маякъ, существующій на архипелагѣ Юбаль, находится на островѣ Ашрафи, ближайшемъ къ Суэзу. Онъ указываетъ достаточно направленіе судну, но, пройдя проходъ въ самомъ узкомъ мѣстѣ, оно съ трудомъ можетъ отличить, лежащій у него вправо, островъ Шедуанъ, на который несетъ его, между тѣмъ, теченіемъ. Потому новый маякъ въ этомъ мѣстѣ крайне необходимъ для судовъ, идущихъ изъ Суэза.

Еще болѣе необходимъ этотъ маякъ для судовъ, идущихъ изъ Адена и портовъ Краснаго моря. Суда эти часто попадаютъ по ошибкѣ въ заливъ Акаба, вмѣсто суэзскаго. Но одно устройство маяка недостаточно еще для улучшенія судоходства по Красному морю, въ особенности, если желаютъ сдѣлать его доступнымъ для парусныхъ судовъ. Парусныя суда, идущія изъ Ость-Индіи по Красному морю, находятъ, отъ пролива Бабель Мандебъ до архипелага Юбаль, достаточную ширину моря, чтобы избѣгать подводныхъ рифовъ и имѣть возможность лавировать для пользованія вѣтрами. Но, дойдя до архипелага Юбаль, они встрѣчаютъ подводные камни около острова Шедуана, узкій проходъ, между архипелагомъ и азіатскими берегомъ, и сильное теченіе, подняться противъ котораго суда эти могутъ, только прождавъ очень долго благопріятнаго вѣтра.

По этому, самъ собою, является вопросъ, нельзя ли воспользоваться для плаванія судовъ проходомъ, находящимся между архипелагомъ и африканскимъ берегомъ. По видимому нѣтъ ничего легче, потому что въ этомъ мѣстѣ существуютъ убѣжища и якорныя стоянки весьма безопасныя, и проходъ довольно широкій и глубокій, чтобы дать возможность судамъ проходить въ суэзскій заливъ, выше маяка Ашрафи.

Для того, чтобы пользоваться этимъ проходомъ, достаточно устроить маякъ и лоцманскую станцію на островѣ Шедуанѣ, согласовать свѣтъ этого маяка съ маякомъ на Ашрафи и соединить островъ Шедуанъ телеграфомъ съ мысомъ Iемсе,

гдѣ можетъ стоять постоянно небольшой буксирный пароходъ.

Въ Іемсе находится мѣстопребываніе управленія французской горной компаніи маркиза Бассано, и тамъ имѣются всѣ данныя для устройства необходимыхъ приспособленій для новаго пути. Вопросъ этотъ такъ важенъ, что и суэзская компанія и египетское правительство должныя его тщательно изслѣдовать. Путь этотъ изслѣдовалъ уже въ прошломъ году французскій контръ адмиралъ Эксельманъ, компетентность котораго не можетъ быть подвергнута сомнѣнію, но египетское правительство не приняло тогда, почему то, предложеній адмирала: однако новыя крушенія судовъ, по неволѣ, должны обратить его вниманіе на этотъ вопросъ.

Въ Суэзѣ намъ сообщили, что мысль объ этомъ новомъ пути поднята адмираломъ Эксельманомъ и маркизомъ Бассано исключительно съ цѣлью придать еще болѣе значенія арендованной ими мѣстности около Іемсе. Выгоды же для судовъ новый путь будто бы не представляетъ никакой.

Суда, идущія по Красному морю, которыя не совершаютъ постоянныхъ рейсовъ, должны брать арабскихъ лоцмановъ, иначе арабскіе купцы не соглашаются страховать товара. Лоцманамъ платятъ отъ 8 до 11 гиней въ мѣсяцъ на полномъ продовольствіи. Въ одинъ конецъ, напримѣръ до Адена, лоцмана можно найти и за 80 франковъ. Но вообще какой либо организаціи лоцманскаго цеха на Красномъ морѣ нѣтъ, и, по ограниченности судоходства, найти лоцманъ иногда бываетъ трудно.

Пароходы, плавающіе по Красному морю, платятъ приблизительно слѣдующее жалованіе своимъ экипажамъ.

	въ мѣсяцъ
машинистамъ	отъ 20 до 25 фунт. ст.
старшимъ матросамъ . .	» 10 » 20 » »
матросамъ и качегарамъ .	6 » »

О пароходахъ, совершающихъ рейсы изъ Суэза въ Индію по Красному морю и Индѣйскому заливу, мы представляемъ слѣдующія свѣдѣнія, взятыя изъ дѣлъ Русскаго Общества Пароход-

ства и Торговли и циркуляра *E. Touche*. Пароходы, даже большихъ почтовыхъ компаній, устраиваются теперь скорѣе для перевозки груза, нежели для пассажировъ. Между особенностями ихъ, наболѣе выдаются: болѣе обширное помѣщеніе для команды, вслѣдствіе климатическихъ условій, большое помѣщеніе для каменнаго угля, помѣщеніе для льда, и хорошая парусность, такъ какъ въ океанѣ судно нерѣдко идетъ подъ парусами. Пароходы должны быть винтовые; трюмъ имѣетъ обыкновенно двойное дно и приспособленъ преимущественно къ перевозкѣ хлопка. На англійскихъ верфяхъ можно имѣть для плаванія въ Бомбей, за 20,000 фунт. стерл., пароходъ въ 230 футовъ длины, 30,6 фут. ширины и 25,4 фута высоты, съ машиною въ 130 силъ; при осадкѣ 17,6 фут. этотъ пароходъ подымаетъ 1,100 тоннъ. За 28,000 фунт. стер., можно имѣть пароходъ въ 120 силъ, лучше отдѣланный, въ 252 фут. длины, 33 фута ширины и 25 футъ высоты.

Нужно замѣтить однако, что судно, имѣя менѣе 250 паров. силъ, не въ состояніи при муссонѣ SO идти подъ парусами изъ Бомбея въ Аденъ. Наибольшую скорость имѣютъ теперь пароходы Peninsular and Oriental Company 313 часовъ, или 13 дней и 1 час. для пространства въ 2,972 миль отъ Суэза до Бомбея, т. е. 9 или 10 узловъ въ часъ. Скорость эта нѣсколько измѣняется, смотря по вѣтру, а именно необходимо:

при муссонѣ SO
изъ Бомбея въ Суэзъ 14 или 15 дней
» Суэза » Бомбей 12 » 12½ »
при муссонѣ NE.
изъ Бомбея въ Суэзсъ 12½ до 13¼ дней
» Суэза » Бомбей 13 » 14½ »

Пароходы другихъ обществъ идутъ отъ 1 до 3 дней медленнѣе, т. е. 8 или 9 узловъ въ часъ. Потребленіе угля весьма различно, и колеблется, отъ устройства топокъ, отъ 18 до 24 тоннъ угля въ сутки. Цифра эта небольшая, такъ какъ наши пароходы Русскаго Общества Параходства и Торговли жгутъ угля отъ 45 до 50 тоннъ въ сутки, что происходитъ вѣроятно оттого,

что они идутъ постоянно подъ парами и заходятъ во многіе порты. Пароходы берутъ обыкновенно отъ Бомбея до Адена 250—300 тоннъ каменнаго угля, и затѣмъ въ Аденѣ догружаются. Вообще пароходъ на всемъ пути долженъ имѣть вездѣ запасъ угля не болѣе какъ на недѣлю.

Нужно замѣтить, что склады угля въ Аденѣ и Суэзѣ находятся въ настоящее время въ рукахъ большихъ пароходныхъ компаній. Въ Бомбеѣ уголь всегда имѣется въ большомъ количествѣ, и параходы обыкновенно употребляютъ смѣсь слѣдующихъ углей:

West Hartley, стоитъ отъ 16 до 22 рупій за тонну въ 20 центнеровъ и болѣе, цѣна эта повышается до 24 и 34 рупій, а разъ была даже 40 и 42 рупіи.

Welsh Hartlly и

Cardiff. Если West Hartley стоитъ отъ 20½ до 21½ рупій, то *Welsh Hartley* будетъ стоить 22 рупіи а Кардифъ 18 и 19 рупій за тонну.

На товарно-пассажирскомъ пароходѣ, плавающемъ въ Бомбеи, необходимо имѣть команды отъ 98 до 120 человѣкъ, на пассажирскомъ нѣсколько болѣе. На параходѣ *Magdala*, самомъ новомъ компаніи *British Steam India*, имѣется слѣдующая команда.

Капитанъ	1	Мясниковъ . .	1
Шкиперс. помощ. .	4	Поваръ . . .	1
Штурманъ . . .	1	Хлѣбникъ . .	1
Пушкарь	1	Матросовъ . .	18
Механиковъ . . .	4	Кочегаровъ . .	16
Плотниковъ . . .	3	Угольщиковъ .	10
Парусниковъ. . .	1	Смотр. за водою	4
Боцмановъ . . .	4	Слесарь . . .	1
Машинистовъ . .	4	Смазчиковъ . .	3
Надсмотрщиковъ .	6	Ламповщикъ. .	1
Кассировъ . . .	2	Поварск. помощ.	3
Экономъ	1	Для мытья палубы	4—5
Буфетчикъ . . .	1	Деньщиковъ . .	4—6
Ключниковъ. . .	2	Лакеевъ . . .	3

На многія изъ второстепенныхъ должностей гораздо дешевле нанимать индѣйцевъ и китайцевъ, а кочегарами, вслѣдствіе климатическихъ условій, *необходимо* брать негровъ.

Жалованье экипажу производится въ слѣдующемъ размѣрѣ.

	въ мѣсяцъ рупій.
Плотникамъ и парусникамъ	30—35
Боцманамъ	40—45
Надсмотрщикамъ	35
Машинистамъ	30—35
Матросамъ 1-го класса . .	25
» 2-го класса . .	17
Кочегарамъ	12—20
Поварамъ	15—20

всѣмъ съ кормомъ отъ судна.

Относительно постройки судовъ, собственно для плаванія по новому пути, мы получили свѣдѣнія, что за исключеніемъ, большихъ пароходныхъ компаній, въ Англіи, главномъ центрѣ европейскаго судостроенія, сдѣлано до сихъ поръ очень мало; это объясняется тѣмъ, что перевозка хлопка начинается въ ноябрѣ, слѣдовательно, только съ февраля будущаго года, можно ожидать оживленія верфей заказами по этому предмету; въ настоящее же время постройка судовъ производится въ ограниченныхъ размѣрахъ. Имѣя въ виду взиманіе пошлинъ въ каналѣ, по всей вѣроятности, всѣ новостроющіяся суда для новаго пути будутъ имѣть палубы, приспособленныя для значительнаго груза товаровъ, не входящаго въ офиціальное исчисленіе грузовой вмѣстимости. Заработки отъ этого плаванія должны быть очень выгодны арматорамъ, такъ какъ грузы будутъ по большой части довольно цѣнны.

Усовершенствованіе пароходовъ и паровато плаванія несравненно важнѣе для торговли по суэзскому каналу, нежели даже сокращеніе законное, или умышленное, транзитныхъ пошлинъ.

Улучшенія эти, по мнѣнію спеціалистовъ, должны состоять въ:

1) *Уменьшеніи потребленія каменнаго угля въ машинахъ.* Къ этому ведетъ примѣненіе расширенія и сгущенія пара въ воз-

можно большей степени; употребленіе раціональнѣйшихъ профилей, и конструкція большихъ кораблей, при которыхъ противодѣйствіе воды возможно меньшее.

2) *Ограниченіи машины и склада угля на возможно меньшемъ пространствѣ.* Для этого рекомендуютъ примѣненіе кубической формы для кусковъ каменнаго угля. Во всякомъ случаѣ годны къ употребленію только хорошіе угли. Рекомендуется также, ради увеличенія пространства, устройство желѣзныхъ переборокъ корабля, вмѣсто деревянныхъ, первыя вообще въ новѣйшее время болѣе и болѣе входятъ въ употребленіе.

Постройка желѣзныхъ кораблей сосредоточена теперь преимущественно на верфяхъ по Клейду въ Шотландіи, откуда вышло въ 1868 году, изъ 36 верфей, не менѣе 219 желѣзныхъ кораблей въ 169,056 тоннами и силою въ 15,222 лошадей. Въ Ньюкестелѣ и Сондерлендѣ предпочтеніе желѣзнымъ кораблямъ также постоянно усиливается.

3) *Возможно лучшемъ снабженіи корабля парусами, и возможномъ пользованіи всѣми благопріятными вѣтрами.* Оба вышеизложенные пункта, конечно, дѣйствуютъ нѣсколько въ ущербъ скорости, а потому необходимо найти настоящую среднюю мѣру. Вообще удобно будетъ уклоняться отъ прямаго пути и плыть противъ вѣтра, до тѣхъ поръ пока можно будетъ пользоваться имъ, какъ полувѣтромъ; такимъ образомъ можно пользоваться противнымъ муссономъ между Аденомъ и Пойнтъ-де-Геллемъ и Зондскимъ проливомъ Тоже самое въ нѣкоторой степени можно примѣнить и къ путешествію изъ Пойнтъ-де-Галля въ Сингапуръ. Въ остальныхъ частяхъ пути можно разсчитывать также нерѣдко на благопріятные, какъ и на непопутные вѣтры; въ обоихъ направленіяхъ вредны только безвѣтрія.

4) *Избѣжаніе всякой безполезной траты времени.* Пароходство теряетъ свое преимущество, если при нагрузкѣ и выгрузкѣ теряется время, выигранное на скорости въ пути. Нагрузка и выгрузка должны вообще производиться быстрѣе на пароходахъ, чѣмъ на парусныхъ корабляхъ. Пароходы должны находить свой грузъ уже приготовленнымъ, а не ожидать его заготовленія.

5) *Вѣрная и дешевая поставка хорошаго каменнаго угля*, есть также предметъ, который въ настоящее время получаетъ огромную важность.

Употребленіе парусныхъ судовъ съ тѣмъ, чтобы пароходы вели ихъ на буксирѣ, кажется уже менѣе цѣлесообразнымъ, потому что неблагопріятные вѣтры занимаютъ на новомъ пути столь большія пространства, что, покрайней мѣрѣ отъ Адена до Гибралтара, потребовалась бы непрерывная буксировка, и буксиры должны будутъ возвращаться порожними. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, пожалуй, удастся взять на буксиръ, пароходу, идущему съ товаромъ изъ Европы въ Азію, парусный корабль, идущій потомуже направленію.

Плаваніе по Красному морю открываетъ для Россіи рядъ совершенно новыхъ рынковъ въ странахъ, прилегающихъ къ этому морю, къ восточной части Африки, къ Индѣйскому океану и къ Персидскому заливу.

Кромѣ того, суэзскимъ каналомъ облегчается возможность прямыхъ сношеній съ Цейлономъ, Индіей по ту сторону Ганга, Индѣйскимъ архипелагомъ, Австраліей, Китаемъ и Японіей.

Мы прослѣдимъ сначала всѣ тѣ порты, торговля которыхъ можетъ имѣть для Россіи какое либо значеніе, при устройствѣ прямыхъ пароходныхъ сношеній черезъ суэзскій каналъ, а затѣмъ сдѣлаемъ бѣглый обзоръ торговли болѣе отдаленныхъ азіатскихъ рынковъ, имѣющихъ для Россіи интересъ только въ будущемъ.

На египетской сторонѣ Краснаго моря, мы встрѣчаемъ послѣдовательно порты.

Гемсе. Это полуостровъ въ 275 километрахъ отъ Суэза: онъ замѣчателенъ обширнымъ мѣсторожденіемъ сѣры въ 3 кил. длины и $2^1/_2$ кил. ширины, со среднимъ содержаніемъ руды отъ 50 до 80%. Кромѣ того, тутъ находятся богатые источники нефти, качествомъ лучше американской (пробито болѣе 20 колодцевъ). Для разработки этихъ мѣсторожденій было основано общество, подъ руководствомъ марк. Бассано, Опенгейма и др. Обществу былъ уступленъ весь берегъ моря на 800 верстъ протяженія. Въ настоящее время предпріятіе это, повидимому, лопнуло, и компа-

нія начала большой процесъ съ египетскимъ правительствомъ, потому что послѣднее имѣло неосторожность обязаться брать на свои пороховые заводы всю добытую сѣру; рудники, между тѣмъ, оказались такъ богаты, что потребность правительства была быстро переполнена, а въ Европѣ эта сѣра не могла конкурировать съ сицилійской.

Въ будущемъ, сѣра изъ Іемсе можетъ доставляться въ порты Чернаго моря на наши содовые заводы, а петроль можетъ идти на отопленіе, плавающихъ по Красному морю, пароходовъ.

Коссеиръ. Въ 500 километрахъ отъ Суэза (1,500 жителей). Портъ его закрытъ только отъ сѣверо-восточнаго вѣтра, но впрочемъ удобенъ. Якорная стоянка въ ½ мили отъ берега. Нагрузка удобна. Воды, кромѣ немногихъ цистернъ, нѣтъ; цѣна ей 1 франкъ за гарбъ. Климатъ здоровый, такъ какъ морскіе вѣтры освѣжаютъ воздухъ и поддерживаютъ температуру ниже 26° Реом. Улицы правильны и чисты. Изъ Коссеира идетъ прекрасная дорога до Кене, ближайшаго пункта на Нилѣ къ Красному морю. Путь этотъ караваны проходятъ въ четыре дня. По этому пути идетъ хлѣбъ съ Нила въ Джедду; но торговлю эту подрываетъ конкуренція хлѣбной торговли Суэза. Ежедневно приходитъ до 250 верблюдовъ въ Коссеиръ, нагруженныхъ мукой и зерномъ, что составляетъ въ годъ около 125,000 четвертей. Изъ иностранныхъ товаровъ привозятъ въ Коссеиръ хлопчато-бумажныя издѣлія. Коссеиръ есть древній Міосъ-Ормосъ, городъ черезъ который, до открытія португальцами пути вокругъ мыса Доброй Надежды, шла вся восточная торговля.

Имѣя въ виду, что хлѣбная торговля Коссеира будетъ служить въ подрывъ нашему отпуску, портъ этотъ не заслуживаетъ теперь вниманія нашего купечества, едва ли онъ будетъ имѣть значеніе и какъ станція для нашего пароходства.

Вероника. Въ 800 киліом. отъ Суэза; въ настоящее время ничтожная деревня, но при Птоломеяхъ былъ важнымъ торговымъ пунктомъ. Портъ его вполнѣ закрытъ, и одинъ изъ лучшихъ на этомъ берегу, но коралловые рифы дѣлаютъ къ нему доступъ нѣсколько затруднительнымъ. Отъ Вероники до Асуана, гдѣ Нилъ дѣлается судоходнымъ, всего 250 верстъ, и

англійскіе инженеры сдѣлали уже изысканія для проложенія тамъ желѣзной дороги. Отъ Вероники до Эдфу есть теперь караванная дорога.

Суакимъ. Въ 1,450 килом. отъ Суэза. Хорошенькій городъ, переходитъ въ послѣднее время на островъ, отстоящій отъ берега въ 300 метрахъ. Мѣстопребываніе губернатора и почтовое агентство. Входъ въ портъ по архипелагу песчаныхъ острововъ затруднителенъ для судовъ, и теряется при этомъ не мало времени. Стоянка судамъ хороша, но мало мѣста; выгрузка удобная. Вода изъ колодцевъ, цѣною 1 піастръ за гарбъ. 3,680 жителей. Производитъ торговлю съ Джеддою, Іеменомъ, Масауа, Суданомъ и Аденскимъ заливомъ. Изъ Суакима весьма выгодно идти подъ парусами въ Джедду на маленькихъ судахъ, потому что боковой вѣтеръ попутенъ и взадъ и впередъ.

Промышленность жителей состоитъ въ приготовленіи топленаго масла, идущаго въ Джедду. Главная торговля мѣхами и суакимскимъ гумми. Караваны, идущіе изъ Бербера, привозятъ произведенія Судана, преимущественно слоновую кость; въ окрестностяхъ встрѣчаются желѣзныя руды. Въ большомъ количествѣ привозятся хлопчато-бумажныя издѣлія. Вывозъ: смолы (цѣна 1869 г. 10 талл. за 152^1_2 ротоли), коровьи шкуры, слоновая кость и сезамъ (16 тал. за ардебъ или 1 фр. 20 сант. килогр.) Заразъ можно найти не болѣе 40 тоннъ грузовъ. За провозъ до Джедды даютъ по 15 піастровъ за кантаръ. За провозъ гумми давали въ послѣднее время 16 піастр. тар. за кантаръ, но необходимо имѣть въ виду, что цѣны эти, за отсутствіемъ конкуренціи, ненормально высоки.

Для русской торговли портъ этотъ ничтоженъ. Для пароходной линіи здѣсь необходимо имѣть коммерческое агентство и платить мануфактурами, иначе понесешь убытокъ. Въ послѣднее время, впрочемъ, по словамъ г. Карпи, купцы Краснаго моря не хотятъ брать ничего, кромѣ денегъ; потому отпускъ товаровъ уменьшается, требуется меньше даже знаменитыхъ венеціанскихъ стеклянныхъ издѣлій.

Массауа, въ 1,890 килом. отъ Суэза, въ заливѣ Аркико, на небольшомъ островѣ, отдѣляющемся отъ берега каналомъ въ

600 метровъ, которыя служитъ хорошею спокойною гаванью. Удобная якорная стоянка въ ½ мили отъ города. Городъ бѣдный и грязный, большею частью состоитъ изъ шалашей. Жителей 10,000. Жары убійственны, потому жизнь бываетъ только по утрамъ. Не смотря на это, торговля привозная и вывозная весьма важна; такъ какъ этотъ портъ служитъ истокомъ для товаровъ, идущихъ караванами изъ Абиссиніи, Сеннара, Гондара, Кордофана и Дарфура. Перевозка изъ Абиссиніи въ Массауа совершается на мулахъ, коровахъ и даже на людяхъ, особо для того нанимаемыхъ. Изъ Массауа товары идутъ въ Коссеиръ, Суэзъ, Джедду, Аденъ и другія мѣста. Главный вывозъ: быки (на мѣстѣ штука 35 франк и дешевле), кожи, немного гуммы, жемчугъ, драгоцѣнныхъ камней, черепахи и перломутра. Изъ привозныхъ товаровъ наиболѣе важны красная пряжа, стеклянныя и хлопчатобумажныя издѣлія. Мѣстопребываніе губернатора и консуловъ, и телеграфное агентство. Сюда приходятъ пароходы компаніи Азизіе.

Для русской торговли Массауа служитъ отчасти конкурентомъ по отпуску сырыхъ произведеній; изученіе его однако не безъинтересно по возможности снабжать черезъ него русскими товарами внутреннюю Африку.

Болѣе южные порты, *Зула*, *Эддъ* и др., не имѣютъ теперь никакого значенія.

Аравію представляютъ себѣ у насъ, да и вообще въ Европѣ, какою-то ужасною негостепріимною пустынею, годною только для разведенія лошадей. Въ дѣйствительности же это не вѣрно. ⅔ Аравіи имѣетъ почву плодородную, достаточно воды, и способны къ заселенію, какъ это показываютъ изысканія Пельгрева.

На аравійскомъ берегу Краснаго моря наиболѣе интересными являются пункты.

Торъ, селеніе откуда идетъ караванный путь на Синай. По собраннымъ нами свѣдѣніямъ, количество богомольцевъ, идущихъ по этому пути крайне ничтожно (изъ Россіи не болѣе 50 человѣкъ въ годъ), и для пассажирскаго пароходства онъ ни-

какого значенія не имѣетъ. Для торговли Синаи является мѣстомъ отпуска древеснаго угля въ Суэзъ.

Ямбо и *Джедда* весьма важны по движенію къ нимъ мусульманскихъ пилигримовъ, идущихъ въ Медину и Мекку. О количествѣ поклонниковъ имѣются слѣдующія свѣдѣнія. Очень небольшая часть идетъ теперь сухимъ путемъ по Аравіи изъ Каира и Дамаска, большинство предпочитаетъ морской путь. Для того, въ 1865 году, египетскіе пароходы сдѣлали изъ Суэза въ Джедду, 8 рейсовъ, англійскіе 3 рейса; а изъ Ямбо въ Суэзъ египетскіе пароходы сдѣлали 14 рейсовъ, а англійскіе 5. Считая на каждомъ пароходѣ отъ 700 до 1,000 пассажировъ, число пилигримовъ можно опредѣлить въ 25,000. Кромѣ того, пришло изъ Индіи 48 большихъ судовъ съ поклонниками, изъ которыхъ 16 изъ Сингапура съ поклонниками изъ Малакки и Зондскихъ острововъ. Изъ числа судовъ, 38 (6 пароходовъ и 32 парусныхъ) были подъ англійскимъ флагомъ и 10 подъ турецкимъ. Считая на каждомъ отъ 300 до 500 пассажировъ, число индѣйскихъ пилигримовъ дойдетъ до 22,000.

Въ Джедду также пришло 2 англійскихъ судна съ пилигримами персидскими, и много мелкихъ судовъ изъ Маската и съ африканскаго берега; такъ что все число пилигримовъ нужно считать не менѣе какъ въ 60,000 челов., что даетъ въ оба пути 120,000 пассажировъ. Обыкновенно движеніе пассажировъ бываетъ въ теченіи двухъ мѣсяцевъ рамазана и байрама, которые, какъ извѣстно, ежегодно передвигаются.

Для русскихъ пароходовъ магометанскіе поклонники представляютъ немаловажный вопросъ. Не говоря уже о значительномъ магометанскомъ населеніи Россіи и Кавказа, русскіе пароходы обходятъ берега Анатоліи, Сиріи и Турціи, слѣдовательно всегда могутъ разсчитывать на значительное число пассажировъ этого рода.

Въ торговомъ отношеніи Ямбо не играетъ никакой роли.

Джедда, одинъ изъ важнѣйшихъ портовъ Краснаго моря, вслѣдствіе своего центральнаго положенія. Сама по себѣ Джедда ничего не производитъ, и современемъ должна потерять значеніе, но теперь, какъ пунктъ, куда стекаются съ богомоль-

цами много кораблей, то туда же свозятся и всѣ товары Краснаго моря. Тамъ устроены уже европейскія конторы. Джедда чистый большой городъ съ 40,900 жителей. Входъ въ гавань, вслѣдствіе кораловыхъ рифовъ труденъ, но портъ безопасенъ; якорная стоянка въ $^3/_4$ миляхъ отъ берега неудобна. Нагрузка и выгрузка удобна. Вода дур но дешева.

Въ Джеддѣ живетъ турецкій генералъ-губернаторъ и консула. Арабскіе купцы поддерживаютъ торговлю Джедды не только съ портами Краснаго моря, но и съ Занзибаромъ, Маскатомъ, Бассорой и Малабарскимъ берегомъ.

Важнѣйшіе товары были, по свѣдѣніямъ 1861 года,

въ вывозѣ:

	количество кантаръ.	цѣна талари
Кофе.	39,978	529,603
Воскъ	358	12,163
Кожи	13,127	131,270
Гумми	3,745	17,725
Перецъ.	1,020	10,200
Табакъ.	560	2,800
Александр. листъ .	345	1,150
Благовонія . . .	350	2,800
Корица.	65	5,800
Имбирь	50	400
Фрукты	70	770
Лекарства. . . .	90	1,350
Корнепл. растенія.	70	560
Мускат. орѣхи . .	10	1,000
Мастика	90	1,360
Зелень	15	1,500
Мирты.	30	340
Индиго.	3	360
Страус. перья . .	15	19,505
Олово	128	3,285
Слоновая кость . .	11	6,600
Индѣйск. шелк. тов.	106	121,000

	количество кантаръ	цѣна талари.
Перломутръ . . .	107	731
Алойной эсенц. . .	30	7,500
Коричн. лавръ . .	123	369
Соль.	280,000	19,600
всего.	—	908,940

Всѣ эти товары идутъ въ Суэзъ, кромѣ соли, которая направляется въ Индію.

	въ привозѣ: изъ Азіи количество кантаръ.	изъ Азіи цѣнность талари.	изъ Европы количество кантаръ.	изъ Европы цѣнность. талари.
Рисъ	503,325	516,060	220	733
Сахаръ . . .	26,200	209,6000	249	2,948
Перецъ . . .	7,270	65,430	—	—
Овощи . . .	2,413	28,756	—	—
Чай	280	7,100	3	100
Лекарства . .	328	4,716	4	50
Семена . . .	—	—	30,606	38,606
Маисъ. . . .	—	—	5,444	5,444
Бобы	—	—	2,590	2,760
Варенья . . .	1,552	14,683	75	1,500
Фрукты . . .	1,080	10,800	—	—
Имбирь . . .	3,410	23,340	—	—
Кокос. орѣхи .	150,000	2,000	—	—
Картофель . .	200	2,000	—	—
Масла. . . .	453	4,530	459	5,096
Доски	79,264	7,926	—	—
Брусья. . . .	166,000	4,560	—	—
Балки. . . .	4,820	14,460	—	—
Желѣзн. издѣлія	166	1,000	327	15,000
Стеклян. »	178	1,780	280	3,000
Желѣзо . . .	1,400	4,900	781	3,165

ГОСУДАРСТВЕННАЯ БИБЛІОТЕКА г. ТЮМЕНЬ.

	количество кантаръ.	цѣнность талари.	количество кантаръ.	цѣнность. талари.
Мѣдь	—	—	127	3,667
Олово. . . .	2,611	48,403	—	—
Кораллы . . .	2	4,400	6	13,200
Мыло	69	600	420	4,200
Свѣчи . . .	—	—	30	700
Бумажн. издѣл.	1,770	672,000	1,033	576.500
Шелков. »	215	215,000	—	—
Персидск. ковры	120	258,000	—	—
Индѣйск. платки	10	7,000	—	—
Хлопокъ . . .	200	4,000	6	480
Шелкъ. . . .	6	2,400	120	48,000
Кошениль . .	90	90,000	10	10,000
Гумми. . . .	160	2,160	—	—
Воскъ. . . .	21	672	45	1,600
Кабельтовы . .	500	12,500	2	50
Волокна . . .	1,000	6,000	—	—
Индиго . . .	21	2,415	—	—
Табакъ . . .	1,360	5,440	—	—
Сѣра	—	—	13	34
Суданск. товары	—	—	767	14,190
Всего . .		2.370,648		3.228,755

Первую роль въ привозныхъ товарахъ играютъ произведенія Англіи и ея колоній, хлопчатобумажныя и желѣзныя издѣлія, хлопокъ, рисъ, сахаръ и пр., за тѣмъ турецкіе и египетскіе товары. Изъ Франціи идутъ шелковыя издѣлія; изъ Германіи и Италіи сѣра, кораллы, бусы и спички; изъ Персіи ковры, табакъ и лекарства; изъ Явы дерево, рисъ, олово и сахаръ.

По новѣйшимъ свѣдѣніямъ, наиболѣе интересные для привоза въ Джедду товары суть: хлопчатобумажныя издѣлія, красная пряжа, шелковыя издѣлія, мѣдныя, стекляныя, скобяныя и жестяныя издѣлія, мука, сахаръ, мыло и стеариновыя свѣчи. Изъ

отпускныхъ товаровъ въ особенности важенъ кофе, но европейцы при его покупкѣ несутъ убытки, потому что принуждены покупать его у арабовъ на золото, а у африканцевъ на талеры Маріи Терезіи; кромѣ того, товары предлагаются всегда въ незначительномъ количествѣ. Гораздо выгоднѣе покупаютъ каирскіе купцы, потому что производятъ мѣновую торговлю. До сихъ поръ для европейца купить аравійскій товаръ въ Каирѣ и Джеддѣ обходилось одно и тоже. Для судовъ, приходящихъ въ Джедду, всегда можно найти грузъ кофе, съ платою за провозъ до Суэза отъ 12 до 15 піастр. за кантаръ. До Джедды кофе идетъ въ лодкахъ, тамъ уже его очищаютъ, сортируютъ и кладутъ въ двойные мѣшки, вѣсомъ 50 килогр. нетто въ каждомъ. Обыкновенно сортируютъ кофе на три разряда, послѣдній съ шелухой. Цѣна кофе въ Джеддѣ перваго сорта, дорогая, 2 фр. 80 сант., а дешевая 2 фр. 50 сант. за килограмъ. Гумми, получаемыя изъ разнообразныхъ породъ мимозъ, кладутъ въ мѣшки въ 100 килогр. Сортируютъ гумми уже въ Европѣ.

Фрахты на пароходахъ компаніи «Азизіе», пользующейся разными преимуществами были, въ послѣднее время изъ Джедды въ Суэзъ:

Пассажиръ 3-го класса	2 фунта стерл.	
Мануфактуры	2 фунта стерл.	за тонну.
Кофе	10 піастр. тар.	за кантаръ.
Гумми	8 » »	» »
Перломутръ	8 » »	» »
Александр. листъ . .	12 » »	» »
Кожи	8 » »	» »

Гомфуда и *Логейа* суть небольшіе порты, отправляющіе въ Джедду неочищенный кофе.

Годеида. Молодой, богатый городъ, важнѣйшій по торговлѣ пунктъ послѣ Джедды. Вода дурная и дорогая, зелень дешева и отличная. Жителей 15,000. Суда стоятъ въ двухъ миляхъ отъ берега; нагрузка и выгрузка удобныя. Вывозъ: кофе, перецъ, гвоздика и пр. Кофе вывозится въ Джедду неочищенный.

Цѣна его на деньги 2 фр. килогр., что весьма дорого и не выгодно; потому необходимо стараться покупать его въ обмѣнъ на товары. Привозятъ хлопчатобумажныя издѣлія и красную пряжу. Проѣздомъ въ Годендѣ три дня, всегда можно найти грузъ въ Джедду съ платою по 30 фр. съ тонны за провозъ.

Мокка. Знаменитая нѣкогда Мокка потеряла теперь всякое значеніе, вслѣдствіе конкуренціи Годенды и особенно Адена. Издали Мокка до сихъ поръ кажется краснымъ и большимъ городомъ, но въ дѣйствительности тамъ осталось теперь только 600 жителей. Вода дурна, климатъ также, окрестности не спокойны отъ грабежей. Въ Моккѣ пьютъ больше кофейную шелуху, а не зерна, и не смотря на громкое имя, по справедливости можно сказать, что въ Моккѣ пьютъ самое скверное кофе въ мірѣ.

Перимъ. Въ 5 миляхъ отъ аравійскаго и 9 миляхъ отъ африканскаго берега лежитъ островъ Перимъ въ $1^1/_2$ мил., и возвышается 345 фут. надъ моремъ. Перимъ имѣетъ хорошо защищенную гавань: 40 большихъ военныхъ кораблей могутъ совершенно свободно стоять въ ней на якорѣ въ 100 ярдахъ отъ берега. Перимъ принадлежалъ прежде Турціи, и Франція была крайне недовольна занятіемъ англичанами этого крайне важнаго пункта, командующаго входомъ въ море. Въ случаѣ войны, нѣсколько военныхъ судовъ, стоящихъ тамъ на станціи, могутъ запереть проливъ и уничтожить торговлю по суэзскому каналу. На островѣ есть крѣпость, арсеналъ и магазинъ, но самъ онъ голая скала, и всю провизію получаетъ изъ Адена. Отъ Перима судно, взявъ курсъ на ENE и обойдя цѣлый рядъ скалъ, выдающихся на южномъ берегу счастливой Аравіи, встрѣчаетъ:

Аденъ, гибралтаръ востока, принадлежащій англичанамъ; въ Аденѣ два города: арабскій городъ или лагерь, имѣющій 10,000 жителей, лежитъ на материкѣ; англійскій городъ, называемый *Стимъ Пойнтъ*, находится въ семи верстахъ отъ послѣдняго, на пустынномъ и скалистомъ полуостровѣ и окруженъ горами. Онъ расположенъ на восточной сторонѣ потухшаго волкана и сообщается съ арабскимъ городомъ посредствомъ шоссе. Гавань Адена превосходная.

Въ Аденѣ крайній недостатокъ воды, въ три года бываетъ одинъ дождь; въ настоящее время исправленіемъ старыхъ цистернъ устранено отчасти это неудобство. Цистерны эти, сложенныя нѣсколько столѣтій тому назадъ изъ большихъ камней, похожи скорѣе на крѣпость. Они очищены теперь отъ мусора и камней и достаточны для двухъ или трехгодичнаго запаса воды, которая доставлялась досихъ поръ на ослахъ и верблюдахъ. Почва Адена плодородна, но, за непмѣніемъ воды, около города нѣтъ даже травы. Въ Аденѣ устроено большое заведеніе для приготовленія льда, принадлежащее Peninsular and Oriental Company.

Жителей въ городѣ 20,000, преимущественно изъ туземцовъ. Климатъ здоровый, въ іюлѣ среднее показаніе термометра 85° (F).

Въ Адень привозится и вывозится значительное количество товаровъ для внутренней Аравіи на ослахъ и верблюдахъ. Аденскій рынокъ важенъ для европейскихъ товаровъ, но для фрахта онъ незначителенъ. Вывозъ состоитъ изъ кофе, смолы, страусовыхъ перьевъ; кофе идетъ преимущественно въ Америку; привозъ напитковъ и муки въ бочкахъ. Наиболѣе важенъ привозъ каменнаго угля, котораго здѣсь обширный складъ, и пароходы останавливаются на 12 часовъ для нагрузки углемъ. Уголь доставляется изъ Англіи на парусныхъ судахъ, которыя затѣмъ фрахтуются въ Индію или Австралію. Цѣна каменнаго угля въ Аденѣ около 65 шилл. за тонну.

Для справокъ въ Аденѣ лучше всего обращаться къ Bienenfeld et C°, европейскому дому, давно поселившемуся въ Аденѣ.

Нужно имѣть въ виду, что какъ въ Аденѣ нѣтъ почти надежды получить какого либо груза, то фрахты отъ Суэза до Адена нисколько не отличаются отъ фрахтовъ отъ Суэза до Бомбея, хотя до перваго порта разстояніе вдвое короче. Вокругъ мыса Доброй Надежды фрахты до Адена изъ Англіи полагались отъ 2 до 3 фунт. ст. съ тонны парусныхъ судовъ.

Кромѣ Адена, на аравійскомъ берегу Аденскаго залива примѣчателенъ только портъ *Макала*. Онъ находится на южномъ берегу Аравіи въ 250 миляхъ отъ Адена. Городъ этотъ хорошо

обстроенъ и имѣетъ 7 или 8 тысячъ жителей. Онъ служитъ мѣстомъ сбыта для богатой области Гадрамаутъ и снабженія ея привозными товарами. Портъ этотъ бываетъ убѣжищемъ для европейскихъ судовъ, идущихъ изъ Адена, во время жестокихъ SW муссоновъ.

На противуположномъ африканскомъ берегу Аденскаго залива, находятся порты *Теджура*, *Сеила* и *Бербера*, доселѣ ничтожные, но призванные теперь играть извѣстную роль въ торговлѣ и особенно въ судоходствѣ. Въ заливѣ Теджура, въ 45 миляхъ отъ Перима, находится хорошій, хотя очень небольшой и трудно доступный, портъ *Обокъ*, купленный Франціей, но до сихъ поръ незаселенный. Заливъ Теджура закрытъ отъ западныхъ и восточныхъ вѣтровъ и довольно глубокъ, но съ дурнымъ грунтомъ. Онъ служитъ мѣстомъ сбыта для товаровъ, идущихъ въ Аденъ изъ Шоа и южной Абиссиніи. Рейдъ Сеила весьма ненадеженъ для якорной стоянки и можетъ служить только для мелкихъ арабскихъ судовъ. Отсюда товары идутъ изъ Гарара въ Аденъ. Заливъ Бербера, образуемый косою въ 3 мили длиною, защищающею его съ сѣвера, представляетъ превосходную якорную стоянку, глубина залива 14 футовъ. Невдалекѣ отъ него, ежегодно устраивается большая ярмарка, куда стекаются произведенія Зомали и Данакиля, товары изъ Аравіи и Персіи. Между Бербера и мысомъ Гвардафуй, въ 700 миляхъ отъ Адена и 100 миляхъ отъ пароходнаго пути, лежатъ острова Kooria Mooria, изъ которыхъ замѣчательны *Галланса*, гдѣ устроена телеграфная станція, и небольшой каменистый островъ *Джебель-Тіуръ* съ значительными запасами гуано, вывозимаго арабскими лодками для удобренія сосѣднихъ табачныхъ плантацій. Гавань этого острова весьма опасна. Населеніе, окружающее Аденскій заливъ, находится еще въ первобытномъ состояніи и для европейской торговли представляется тутъ скудное поприще.

Маскатъ. Маскатъ представляетъ для торговли большой интересъ, какъ важнѣйшій рынокъ всего юго-восточнаго берега Аравіи, а также по своему центральному положенію на пути судовъ, торгующихъ между Индіей, Аравіей, южной Персіей и

дельтой Шатъ-эль-Араба. Онъ окруженъ плодороднѣйшей и наиболѣе населенной частью Аравіи, и его заливъ представляетъ безопасную, просторную и легко доступную гавань. Вообще Оманъ морское государство, и населеніе его отличается отъ всѣхъ арабскихъ племенъ предпріимчивостью и уваженіемъ къ торговлѣ. Къ сожалѣнію правительство ограничено въ своей власти мѣстными привилегіями и вообще отличается нетерпимостью и нелюбовью къ иностранцамъ. Недавно еще англичане имѣли по этому поводу серьезное столкновеніе. Въ настоящее время Маскатъ имѣетъ отъ 50 до 60 тысячъ жителей. Онъ посѣщается многочисленными купцами изъ Индіи, Персіи, Месопотаніи, береговъ Краснаго моря и Африки, и нерѣдко англійскими и американскими судами. Въ Маскатѣ живетъ губернаторъ, самъ же султанъ оманскій живетъ въ одномъ изъ трехъ городовъ въ Сикъ, въ Барка или въ Несва, въ особенности въ послѣднемъ. Мѣстная полиція благоустроена и военная флотилія препятствуетъ пиратству. Оманъ имѣетъ съ Соединенными Штатами, Англіей и Франціей торговые трактаты, по которымъ отпускъ товаровъ и приходъ кораблей производится безпошлинно, а съ привозныхъ товаровъ установлена 5% пошлина съ цѣны.

О торговлѣ Маската имѣются свѣдѣнія только объ оборотахъ въ 186[illegible] году съ Бомбеемъ, которые равнялись по привозу 1.292,559 руп., а по отпуску изъ Маската 706,641 рупіямъ. Важнѣйшіе товары въ привозѣ были:

	на сумму. рупій.
Хлопокъ	56,213
Лекарства	8,112
Сухіе фрукты	258,555
Хлѣбъ	48,194
Драгоц. камни и жемчугъ .	28,400
Провіантъ	45,015

кромѣ того, кокосовые орѣхи и кокосовое масло.

въ отпускѣ:

	на сумму. рупій.
Хлопчатобумажн. издѣлія .	259,105
» пряжа . .	106,040

	на сумму рупій.
Припасы и фрукты	88,067
Металлы.	17,430
Кофе.	1,221

Маскать, хотя торговля его и въ упадкѣ, можетъ быть въ будущемъ значительнымъ потребителемъ хлопчатобумажныхъ издѣлій.

Кромѣ Маската, на аравійскомъ берегу болѣе замѣтны гавани *Согаръ* и *Шарга*.

Персидскій и Оманскій заливы представляютъ рынокъ, еще почти не тронутый европейскою торговлею; возгранія вахабитовъ, негостепріимное береговое населеніе и политика остъ-индской компаніи отвлекали отъ него вниманіе европейскихъ торговцевъ. Между тѣмъ мѣстность эта обѣщаетъ сдѣлаться весьма важной для торговли.

Еще до открытія суэзскаго канала, существовали предположенія, частью осуществленные, о сухопутномъ транзитѣ между Средиземнымъ и Чернымъ моремъ и Персидскимъ заливомъ. Съ открытіемъ канала проэкты эти не только не замерли, но, какъ все относящееся до азіатской торговли, подняты изъ забвенія и подвергаются новому пересмотру.

Первоначальные проэкты сооруженія желѣзныхъ дорогъ изъ Сиріи къ берегамъ Персидскаго залива были приписаны зависти англичанъ къ суэзскому каналу, и сочтены европейскою публикою невозможными. Въ настоящее время, подобный проэктъ кратчайшаго пути изъ Бомбея въ Константинополь, заслуживаетъ во всякомъ случаѣ вниманія публики, а для насъ интересенъ, какъ попытка подорвать вліяніе суэзскаго канала.

Первыя изысканія по этому пути сдѣланы были въ 1855 — 57 годахъ, по порученію ост-индской компаніи, инженерами Чеснеемъ и Лиичемъ. По изслѣдованіяхъ этихъ инженеровъ, а также по нивелировкамъ Толлона и Мурфи, кратчайшій путь былъ бы устройство желѣзной дороги отъ Александреты на Средиземномъ морѣ, черезъ Алепо, къ Бираджику на р. Евфратѣ. Водораздѣлъ здѣсь только 25 геогр. миль, но онъ имѣетъ 1,200 футовъ высоты отъ Бираджика до Персидскаго залива. Евфратъ

течетъ, соединяясь далѣе съ Тигромъ, подъ названіемъ Шатъ-эль-Араба, на протяженіи 1,117 англ. миль и имѣетъ слабое паденіе ½ фута на милю.

Затруднительное пространство было на 176 миляхъ, между эль-Каимъ и островомъ эль-Усъ, гдѣ въ межень вода спадала до 3 футовъ, по восемь мѣсяцевъ въ году барки и плоскодонные пароходы, сидящіе не болѣе 5 или 6 футовъ, могли свободно приходить по рѣкѣ. По послѣднимъ извѣстіямъ, однако, Евфратъ, выше Тигра, перемѣнилъ теченіе и, образовавъ рядъ озеръ и болотъ, сильно обмелѣлъ.

Тигръ судоходенъ до Багдада, и если бы теченіе этой рѣки не было такъ быстро, то суда могли бы идти до Моссула. Тигръ соединяется съ Евфратомъ у Корна и образуетъ рѣку Шатъ-эль-Арабъ, имѣющую 600—800 футовъ ширины и не менѣе 18 футовъ глубины. Протяженіе послѣдней до Персидскаго залива 103 мили. Англійская пароходная компанія *The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company* содержитъ по два рейса въ недѣлю между Багдадомъ и Бассарой, заходя въ Кутъ, Дуфасъ и Эзра.

По Тигру торговля довольно оживлена, такъ какъ его пересѣкаютъ караванные пути изъ Требизонда, Анатоліи и западной Персіи.

Недостатки рѣчнаго плаванія заставили превратить г. Чеснея, въ 1856 году, свой проэктъ въ проэктъ желѣзной дороги отъ Константинополя до Персидскаго залива, для исполненія котораго необходимъ капиталъ въ 506 милліоновъ франковъ, т. е. болѣе, чѣмъ для сооруженія суэзскаго канала.

Линія Чеснея состоитъ изъ четырехъ отдѣленій: 1) отъ Скутари на Босфорѣ, на Ангору, Кайссаріе, Адапа и Александрету, на Средиземномъ морѣ. Этотъ участокъ весьма затруднителенъ. 2) отъ Александреты на Алепо и Балисъ на Ефратѣ. 3) отъ Балиса по долинѣ Евфрата до Гитта, а оттуда въ Багдадъ, и 4) отъ Багдада, долиною Тигра, въ Корну и Бассору. Вся эта линія имѣетъ 2,530 километровъ, и короче на 600 или 700 верстъ пути по суэзскому каналу. Считая же провозъ по желѣзнымъ дорогамъ хотя втрое болѣе дорогимъ, чѣмъ провозъ

моремъ, будущность этой дороги является весьма проблематической.

Нѣсколько серьезнѣе проэктъ соединенія Тифлиса съ Бендеръ Буширомъ, предположенный компаніей закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ. Эта желѣзная дорога прорѣжетъ всю Персію, лишенную теперь всякихъ путей сообщеній. Но, не отрицая пользы подобной дороги для индѣйской, персидской и кавказской торговли, все таки нельзя видѣть въ ней серьезнаго конкурента суэзскому каналу для всемірной торговли.

Бассора или Басра, важнѣйшій городъ на дельтѣ Тигра и Ефрата; онъ соединяется небольшимъ каналомъ съ Шатъ-Эль-Арабомъ, и отстоитъ отъ Персидскаго залива въ 62 англійскихъ миляхъ. Бассора образуетъ естественный отпускной портъ для обширнаго бассейна Тигра и Ефрата, куда стекаются произведенія Гиллеха и Багдада, и откуда снабжается привозными товарами вся Мессопотамія. О торговлѣ Бассоры и Багдада мало имѣется точныхъ данныхъ; нижеслѣдующія свѣдѣнія собраны англійскимъ консуломъ. Вывезено было изъ Бассоры товаровъ на сумму:

	въ 1864—65	1865—65	1866—67 г.
	турецкихъ піастровъ. *).		
Ячменя.	—	—	17,420
Бобовъ.	—	10,800	2,299
Дятлины	1,530	—	—
Хлопка.	4,600	3,465	2,225
Финиковъ	8.676,240	8.097,673	7.295,470
Фиников. соку	4,220	12,341	1,100
Чернильныхъ орѣшковъ .	—	16,988	378,000
Семѣни *D'holl.*	—	26,400	28,294
Проса	—	130,000	4,704
Пшеницы	—	289,873	231,998
Шерсти	202,742	1.257,984	989,200
Буйволовыхъ шкуръ . .	4,830	3,850	—

*) Турецкій піастръ=5,53 коп. сер.

	турецкихъ піастровъ.		
Коровьихъ шкуръ . . .	18,256	3,750	—
Обуви	—	1,517	—
Льянаго семяни . . .	3,500	12,000	—
Рису	—	—	43,312
Итого	8.920,511	9.867,091	8.993,922

Привезено было товаровъ въ Бассору на сумму:

	въ 1864—65	1865—66	1866—67 г.
	піастровъ турецкихъ.		
Квасцовъ	42,096	30,830	2,700
Бамбука	39,235	14,200	18,775
Бусъ	25,850	41,998	29,520
Пива	20,624	30,100	129,660
Орѣховъ беттеля . . .	10,742	4,815	1,550
Кедра	740	91,942	—
Камфоры	18,096	19,453	2,200
Свѣчей	188,461	252,822	22,140
Кардамону	91,793	36,060	22,120
Корицы	75,640	83,952	29,455
Гвоздики	27,582	38,566	17,120
Угля	204,019	141,129	318,390
Кошенили	154,150	132,000	42,495
Кофе	1.937,198	2.620,800	2.788,600
Кокосовыхъ орѣховъ . .	12,075	38,995	16,659
Мѣди	169,073	506,056	294,000
Купороса	64,612	6,060	—
Ячменя	149,954	1,848	38,934
Воску	17,994	73,205	12,565
Сыру	16,405	6,625	3,365
Хлопка	78,112	125,565	121,790
Хлопчато-бумаж. издѣлій.	112,192	297,319	148,931
Эбеноваго дерева . . .	60,360	—	695,900
Мебели	64,582	306,000	250,271
Имбиря	56,439	287,345	183,156

	піастровъ турецкихъ.		
Стекляныхъ издѣлій . .	63,983	59,853	94,889
Дровъ	19,175	11,350	72,450
Муки	4,080	4,175	—
Ножеваго товара . . .	17,349	51,905	3,245
Глиняныхъ издѣлій . .	215,856	198,639	141,519
Индиго.	5.521,573	5.464,783	6.456,380
Желѣза.	478,061	298,744	434,000
Драгоцѣн. издѣлій. . .	5,015	11,950	8,470
Свинца.	22 991	50,745	39,600
Глета	32,800	41,300	—
Кампеша	—	45,375	24.000
Синяго миткаля. . . .	3.144,539	4.408,744	4.314,068
Сѣраго »	2.407,706	3.568,550	3.478,175
Шелковыхъ издѣлій . .	1.292;879	1.139,937	1.123 050
Муслина	398,106	322,200	1.606,695
Бѣлаго миткаля . . .	218,983	322,200	116,670
Печатныхъ ситцевъ . .	376,613	451,414	149,807
Разныхъ мануфактуръ .	241,018	656,629	997,724
Спичекъ	3,137	3,035	9,200
Лекарствъ.	101,177	99,286	19.750
Иголокъ	3,050	8,460	19,750
Масла	8,950	17,776	--
Ладону	23,237	11,157	27,500
Оружія	7,600	—	13,640
Замковъ	2,224	21,435	1,560
Бумаги	—	8,000	3,040
Жемчуга	—	26,464	--
Перца	191,746	681,195	444.871
Досокъ.	125,850	97,350	141,336
Консервовъ	26,742	2,500	56,275
Рису	111,497	36,425	51,405
Нашатыря.	59,280	54,031	7,846
Раковинъ	—	26,037	—
Нюхательн. табаку. . .	15,300	13,110	2,555
Сала	8.999	—	900

			піастровъ турецкихъ.
Цинка	—	14,440	585
Стали	11,996	60,080	63,820
Камней	21,535	61,350	51,360
Сахару.	5.115,015	3.224,325	2.794,280
Тамаринда	2,620	179,955	207,980
Олова	82,131	146,124	237,700
Вина и водки	127,365	83,342	69,140
Чая.	59,500	193,028	290,600
Масла	161,250	160,182	42,680
Козьей шерсти	89,269	179,145	100,225
Ленъ и льнян. семѣни .	191,213	110,161	3,885
Жернововъ	56,391	69,190	41,745
Розовой воды	35,165	24,050	15 010
Сезамов. масла	202,649	106,937	157.457
Сабель.	70,390	74,075	141,516
Табаку	1.451,858	2.044,140	1.558,994
Пшеницы	1.173,895	964,260	1.350,351
Проч. товаровъ. . . .	1.217,102	1.556,655	4.266,960
Итого .	29.254,599	34.438,560	35.797,919

Въ Бассору пришло въ $186^{6}/_{7}$ году 1,417 судовъ въ 135,871 тонну, въ томъ числѣ 30 пароходовъ. Главнѣйшіе флаги турецкій и персидскій. Послѣднія фрахты были изъ Бассоры въ Лондонъ 3 ф. 3 ш. и 3 фунт. 4 шилл. за тонну.

Исчисленные выше товары показываютъ, что для русскаго пароходства Бассора могла бы представить достаточное количество грузовъ, но для русской торговли она значенія не имѣетъ, или, вѣрнѣе, имѣетъ отрицательное значеніе одного изъ будущихъ нашихъ конкурентовъ.

Обороты торговли Багдада, первостепеннаго внутренняго рынка этого края, по таможеннымъ свѣдѣніямъ, сильно конечно уменьшеннымъ, можно оцѣнить:

Привозъ:	въ 1864—65	1865—66	1866—67 г.
	на сумму турецкихъ піастровъ.		
Изъ Персіи	27.485,973	24.427,586	18.036,672
» Россіи	3.199,200	2.556,000	1.860,000
» Европы и Индіи. .	89,371	68,175	115,313
Жемчугъ изъ Бахраина .	256,419	951,929	1.885,905
Итого .	31.030,963	28.003,690	21.897,900
Вывозъ	1.332,945	2.286,603	2.591,670

Привозъ изъ Персіи для насъ въ данномъ случаѣ не интересенъ; онъ состоялъ преимущественно изъ шолка, ковровъ, табаку, масла, желѣза, хлопчато-бумажныхъ издѣлій, шалей и пр.

	въ 1864—65	1865—66	1866—67 г.
привозъ изъ Россіи состоялъ изъ:	на сумму турецкихъ піастровъ.		
Стекляныхъ издѣлій . . .	52,912	12,977	—
Желѣзныхъ . » . .	14,847	4,849	5,882
Чая	6,870	—	3,364
Глиняныхъ издѣлій . . .	9,569	1,905	42,191
Различныхъ товаровъ . .	3,452	13,435	42,191
Изъ Англіи и Индіи:			
Глиняныхъ издѣлій . . .	12,293	16,667	—
Стекляныхъ » . . .	9,035	16,667	—
Шелковыхъ издѣлій, муслиновъ, шертинговъ и шалей.	123,391	6,456	297,241
Скобянаго товаровъ . . .	11,898	—	—
Духовъ	415	—	14,149
Драгоцѣнныхъ издѣлій . .	28,200	—	10,622
Желѣзныхъ » . .	10,235	2,162	44,830
Различныхъ товаровъ . .	27,951	35,855	37,169
Кампеша	7,029	7,965	?
Чаю	12.261	—	—

			на сумму турецкихъ піастровъ.
Индиго.	—	—	1.369,848
Ртути	—	—	16,065
Спиртнаго кали	—	—	32,410
Олова	—	—	102,670

Вывезено изъ Багдада:

	$186^4/_5$	$186^5/_6$	$186^6/_7$
	на сумму турецкихъ піастровъ.		
Миткаля	47,545	65,081	62,825
Верблюжьей шерсти. . .	7,584	—	—
Сухихъ фруктовъ . . .	57,781	—	—
Финиковъ	2,175	96,132	7,554
Чернильн. орѣховъ. . .	29,226	3,443	43,336
Ягнячьихъ кожъ . . .	465,478	—	107,150
Коровьихъ » . . .	114,520	229,361	23,902
Буйловыхъ » . . .	69,512	—	12,950
Бобровыхъ шкуръ . . .	10,884	—	—
Обуви	18,969	6,252	11,375
Кремней	8,385	1,194	—
Гребней	2,285	3,027	3,423
Рису.	14,645	10,534	5,245
Овечьей шерсти. . . .	1.343,136	1.452,123	2.161,930
Пшеницы	56,916	267,353	34,073
Селитры	—	25,930	2,420
Камешу	—	32,436	6,597
Лекарствъ.	—	10,067	19,126
Желѣзныхъ издѣлій . .	—	19,364	—
Чечевицы	—	50,105	—
Разныхъ товаровъ . . .	59,000	10,689	16,077

Цѣны важнѣйшихъ товаровъ въ Багдадѣ были приблизительно:

Финики	$6^1/_2$ тур. піастр. за око.
Чернильн. орѣхи .	$9^1/_2$ » » » »

Чай.	87	тур. піастр. за око.
Овечья шерсть. .	3¼	» » » »
Ягнячьи шкуры. .	344	» » » сотню.

Бендеръ-Буширъ лежитъ на южномъ берегу Персіи, называемомъ Абу-Шеширомъ, и служитъ гаванью для Шираза и прилегающихъ мѣстностей, и мѣстопребываніемъ англійской факторіи, такъ какъ портъ этотъ лежитъ на пути пароходовъ, идущихъ изъ Бомбея въ Бассору. Экономическое обѣдненіе Персіи постепенно уменьшаетъ значеніе этого порта, его подрываетъ также транзитъ черезъ Кавказъ и Трапезунтъ.

Южнѣе устьевъ Шатъ-Эль-Араба, подъ турецкимъ покровительствомъ, находится небольшое независимое государство *Кюэйтъ*, съ городомъ того же имени. Портъ этого города, просторный, хотя и засыпанный пескомъ, служитъ мѣстопребываніемъ обширнаго каботажа, занимающагося весьма прибыльною контрабандою.

На противуположномъ берегу Персидскаго залива, заселенномъ ваххабитами, находится только, засыпанная пескомъ, гавань *Эль-Шатифъ*, трудно доступная для торговли, вслѣдствіе фанатическихъ мѣстныхъ постановленій.

Наконецъ въ Персидскомъ заливѣ интересенъ архипелагъ, весьма важный по ловлѣ жемчуга. Наиболѣе значительный ловъ производится около острова *Бахраина*, гдѣ половина жителей занимается этимъ промысломъ, для чего ежегодно собираются 2,000 или 2.500 лодокъ. Собранный бѣдными рыбаками, жемчугъ скупается обыкновенно болѣе богатыми спекулянтами на островѣ. Послѣдніе вывозятъ его на чужіе, преимущественно ость-индскіе рынки, откуда поступаетъ онъ уже во всемірную торговлю.

Англичане, долго интриговавшіе противъ суэзскаго канала, поняли теперь наконецъ, что они выигрываютъ отъ него едвали не болѣе всѣхъ народовъ, потому что богатѣйшая колонія ихъ Ость-Индія, приближается новымъ путемъ къ Европѣ вдвое и втрое. Они не скрываютъ еще и другой мысли, возбуждаемой пропитіемъ суэзскаго канала, мысли свойства чисто политическа-

го. Послѣднія пріобрѣтенія Россіи въ средней Азіи, пріобрѣтенія во имя цивилизаціи и торговли, а вовсе не для воинской славы возбудили, какъ извѣстно, зависть и опасеніе въ западной Европѣ и особенно въ Англіи, считающей Азію какъ бы своимъ вассальнымъ владѣніемъ, а для русской колонизаціи предоставляющей ледяныя пустыни сѣверной Сибири. Суэзскій каналъ позволяетъ, по словамъ западныхъ публицистовъ, военнымъ силамъ Европы быстро перенестись въ Остъ-Индію для защиты ея отъ русскихъ завоеваній.

Нѣтъ нужды, конечно, разбирать этихъ фантазій; одно богатство Остъ-Индіи достаточно объясняетъ отеческую заботливость англичанъ. Рѣдкая страна какъ Остъ-Индія, сдѣлала столь обширные успѣхи въ короткое время, рѣдкая подастъ такія великія надежды въ будущемъ.

Населеніе Остъ-Индіи изумительно. Въ однихъ англійскихъ владѣніяхъ, не считая вассальныхъ владѣній, оно достигаетъ 200.000,000. Конечно, потребности каждаго индуса отдѣльно менѣе нежели ограничены, но въ итогѣ все-таки получаются огромныя цифры. Благосостояніе Индіи только начинаетъ еще развиваться, со времени уничтоженія управленія остъ-индской компаніи, но и теперь уже мы имѣемъ осязательныя доказательства прогресса въ развитіи культуры хлопка и др. растеній, въ сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, количество которыхъ превосходитъ 10,000 миль, телеграфовъ, проведеніи каналовъ, судоходныхъ и ирригаціонныхъ устройствахъ, пароходныхъ линіяхъ, морскихъ и рѣчныхъ, безчисленныхъ банкахъ и акціонерныхъ предпріятіяхъ.

Богатая почва и разнообразный климатъ, отъ экваторіальнаго до холоднаго (въ отрогахъ Гималая), дѣлаютъ Остъ-Индію способною къ самой разнообразной производительности, а устройство путей сообщеній и огромный паровой флотъ, который, при помощи суэзскаго канала, войдетъ въ Индѣйскій океанъ, дастъ произведеніямъ Остъ-Индіи легкій и удобный сбытъ на европейскихъ рынкахъ.

Хотя производительность хлопка въ Остъ-Индіи и не достигла размѣровъ, ожидаемыхъ въ 1860 году, вслѣдствіе климатиче-

скихъ условій, странной организаціи поземельной собственности и рутины сельскаго хозяйства, но она достигла все-таки, возможнаго при всѣхъ этихъ условіяхъ, maximum'а. Сокращеніе вывоза съ 1866 года индѣйскаго хлопка въ Англію вполнѣ вознаграждается его внутреннимъ потребленіемъ и отпускомъ въ Китай.

Дальнѣйшее развитіе производительности зависитъ отъ установленія болѣе человѣческихъ отношеній между поземельными собственниками и несчастными рабочими, а также отъ устройства мѣстной администраціи, пребывающей пока въ хаотическомъ состояніи. Климатъ представляетъ затрудненія болѣе серьезныя, такъ какъ хлопковое сѣмя приноситъ плодъ только черезъ восемь мѣсяцевъ, и сборъ кончается, когда начинается новый посѣвъ. Слѣдовательно цѣлый годъ земледѣлецъ находится въ неизвѣстности о будущности посѣва этого растенія, боящагося и жары, и сухости и избытка влаги.

Индѣйскій хлопокъ собирается теперь весьма тщательно и отдѣляется отъ семянъ усовершенствованными машинами. Онъ пресуется за тѣмъ въ превосходно-устроенныхъ заведеніяхъ. Вообще, со времени американской войны, онъ пріобрѣлъ чистоту и бѣлизну, показывающую, что механическія усовершенствованія всегда даются легче, чѣмъ улучшенія въ сельскомъ хозяйствѣ.

Объ успѣхахъ индѣйскаго правительства можно судить потому, что оно гарантировало капиталъ въ 400 милл. руб. на постройку желѣзныхъ дорогъ, издержало около 125 милл руб. по устройству рѣкъ и каналовъ, основало 19,000 школъ и т. д. Въ особенности же принесла пользу Остъ-Индіи свобода, существующая теперь въ коммерческомъ законодательствѣ.

Остъ-Индія и ея многочисленные порты представляютъ важнѣйшее поприще и для русской торговли по суэзскому каналу, по необыкновенному разнообразію своей производительности и обширному потребленію товаровъ своимъ многочисленнымъ населеніемъ.

О торговлѣ англійскихъ владѣній въ Остъ-Индіи имѣются точныя свѣдѣнія въ сочиненіи *Jos. Pender* «Статистика англійской торговли съ 1840 года», а наиболѣе свѣжія данныя можно найти, въ изданномъ индѣйскимъ министерствомъ, *Statistical,*

abstract relating to British India from 1858 to 1867, откуда мы извлекаемъ нижеслѣдующія свѣдѣнія

Всего было провезено товаровъ въ Индію, на сумму фунтовъ стерлинговъ:

	въ 1865 г.	1866 г.
Аптекарскіе матеріалы . . .	66,434	81,865
Платье. . . .	534,895	510,352
Оружіе. . . .	354,749	480,057
Книги	352,318	375,361
Экипажи . . .	127,043	122,115
Каменный уголь.	357,612	466,805
Бумажныя нитки и пряжа . . .	2.191,440	1,960,144
Хлопчат. бумажныя ткани . .	11,035,885	11,849,214
Жидкости . . .	73,777	72,039
Краски	55,635	64,271
Фрукты и орѣхи.	366,376	392,446
Стеклян. издѣлія.	311,450	306,508
Смолы	67,781	63,871
Лошади	33,019	37,071
Ледъ	47,833	61,934
Ювелир. издѣлія.	482,292	952,996
Машины . . .	554,156	586,182
Пиво и портеръ.	471,917	528,485
Металлич. издѣл.	608,104	647,205
Мѣдь.	1.661,987	1.322,874
Желѣзо. . . .	586,712	488,374
Свинецъ . . .	46,296	41,339
Цинкъ	101,887	60,866
Сталь	60,943	24,862
Олово	255,662	93,231
Прочіе металлы.	434,341	364,483
Морскіе припасы.	213,858	304,376

	въ 1865 г.	1866 г.
Краски масляныя и сухія . . .	134,843	96,802
Благовон. товары.	40,278	32,117
Фарфоръ и фаянсовыя издѣлія .	93,256	91,368
Провизія . . .	238,760	286,567
Принадлежн. желѣзныхъ дорогъ.	685,632	1.435,929
Соль.	341,867	265,289
Шелкъ сырецъ .	329,315	511,239
Шелковыя ткани.	443,949	357,380
Пряности . .	197,183	137,189
Спиртныя напит.	324,152	416,592
Сахаръ. . . .	318,627	563,305
Чай	125,744	186,310
Телеграфныя принадлежности. .	6,325	7,820
Лѣсъ и дерево .	78,676	132,641
Табакъ. . . .	104,167	70,909
Зонтики. . . .	60,714	65,995
Вино	402,393	474,344
Шерстян. издѣлія	867,831	583,132
Итого. . .	49.514,275	56.156,529
Число тоннъ. .	3.913,310	3.695,364
Колич. судовъ .	26,823	24,870

Вывезено было изъ Индіи товаровъ, на сумму фунтовъ стерлинговъ:

	въ 1865 г.	въ 1866 г.
Кофе.	801,908	785,102
Хлопокъ . . .	37.573,637	35.587,389
Хлопчато-бумаж. ткани, пряжа и нитки. . . .	1.043,960	1.732,133

	въ 1865 г.	1866 г.
Москатильп. тов.	101,045	90,998
Индиго. . . .	1.860,141	1.861,501
Прочія краски .	80,354	9,736
Рисъ	5.573,537	4.909,562
Пшеница . . .	110,265	83,512
Прочій хлѣбъ .	272,606	254,844
Гумми	31,517	20,765
Шкуры и кожи .	725,236	609,803
Слоновая кость и издѣлія . . .	77,217	92,402
Драгоц. камни и издѣлія . . .	42,164	81,388
Джута и издѣлія.	1.410,702	1.083,522
Лакъ	297,730	305,575
Масла	217,730	133,859
Опіумъ. . . .	9.911,804	11.122,746
Селитра . . .	542,389	605,350
Семѣна. . . .	1.912,433	1.750,197
Шелкъ сырецъ .	1.165,901	745,352
Шелковыя издѣл.	106,612	88,829
Пряности. . .	145,165	163,008
Сахаръ	765,110	361,362
Чай	301,022	309,899
Дерево и лѣсъ .	436,756	369,523
Табакъ. . . .	81,968	52,722
Шерсть . . .	1,151,002	871,314
Шерстян. издѣл.	254,497	290,115
Всего . .	69.471,791	67.656,475
Колич. тоннъ. .	4.007,607	3.926,020
Число судовъ . .	26,070	23,537

Въ теченіи года, съ 31 марта 1868 по 31 марта 1869 года, было, по газетнымъ свѣдѣніямъ:

Отпущено.

	на ф. с.
Хлопка	20.149,825
Опіума.	10.694,654
Риса	4.210,925
Индиго	2.893.823
Масляныхъ сѣмянъ . . .	1.967,214
Джута.	1.891,898
Шкуръ и кожъ.	1.352,898
Шелка сырца	1.335,079
Кофе	1.101,384
Чая	951,376
Хлопчатобумажн. товаровъ.	637,004
Шерсти	615,125
Сахара и леденца.	373,506
Пшеницы и друг. хлѣбовъ.	281,143
Разныхъ товаровъ . . .	3.200,389
Итого. .	51.656,232
Вывезено обратно. . . .	1,385,933
Золота и серебра. . . .	1.395,580
	54.447,745

Привезено.

Бумажныхъ товаровъ . .	16.072,745
Метал. не въ дѣлѣ . . .	3.117,120
Бумажной пряжи	2.779,936
Желѣзнодорож. матерьял. .	1.591,813
Разныхъ машинъ.	794,569
Шерстяныхъ товаровъ . .	759,630
Соли	729,270
Шелка сырца	730,934
Шелковыхъ товаровъ . .	483,862
Металловъ въ дѣлѣ. . . .	587,599
Винъ	572,997

	на Ф. с.
Спиртныхъ напитковъ . .	564,271
Пива, эля и т. п.	452,041
Сахара и т. п.	653,611
Разныхъ товаровъ . . .	6.203,540
Итого. .	36.093,388
Золота и серебра	15.155,934
	51.249,893

РАЙОННО-ЦЕНТРАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА ИМЕНИ

Общая сумма отпуска и привоза составляла 105.687,937 Ф. с., противъ 99 927,159 Ф. с. за годъ по 31 марта 1868 года, и изъ нея приходилось: 42.591,000 Ф. с. на бенгальскіе порты, 47.374,000 Ф. с. на Бомбей, 10.118,000 Ф. с. на Мадрасъ и 1.516,000 Ф. с. на Синдъ.

Изъ сравненія цифръ за послѣднія десять лѣтъ, мы видимъ, что изъ Индіи постоянно увеличивается отпускъ хлопка, кофе (сильно), бумажной пряжи, пшеницы и зеренъ, драгоцѣнныхъ камней, джуты (сильно), лаковъ, селитры, семянъ, чая и шерсти (сильно); остается безъ движенія отпускъ индиго и красокъ, риса, гуммн, шелковыхъ издѣлій, пряностей и табаку; уменьшается отпускъ кожъ, слоновой кости, опіума, шелка—сырца, сахару, дерева и шерстяныхъ издѣлій.

По портамъ отпускъ Индіи распредѣляется такимъ образомъ. Бомбей сосредоточиваетъ въ себѣ большую часть хлопка, индиго и остъ-индскій чай идутъ преимущественно изъ Калькутты, кофе изъ Цейлона, рисъ изъ Рангуна, Цейлона и Калькутты, пряности и лѣсъ изъ Сингапура, гумми, ладонъ и дерево изъ Рангуна, шелкъ изъ Калькутты.

Важнѣйшимъ портомъ для индѣйской торговли служитъ Бомбей, а равно главнѣйшее значеніе имѣетъ онъ и для торговли по суэзскому каналу, и въ особенности для Россіи. Другіе порты Остъ-Индіи, въ настоящее покрайней мѣрѣ время, не представляютъ еще достаточно товаровъ для установленія прямыхъ сообщеній съ Россіей, какъ увидимъ ниже.

Бомбей. Часть Индіи, которой Бомбей служитъ столицей, при-

легаетъ къ Оманскому заливу и обнимаетъ площадь, радіусъ которой равенъ 200 нѣмецкимъ милямъ. Отъ устьевъ Инда до южной оконечности Малабарскаго залива, встрѣчается не мало портовъ, нѣкоторые изъ нихъ, какъ Курачи, весьма важны; но всѣ они далеко не могутъ идти въ сравненіе съ Бомбеемъ, гавань котораго можетъ удобно сосредоточить всѣ флоты въ мірѣ. Съ перваго взгляда дѣлается яснымъ, отчего европейцы предпочтительно избрали этотъ портъ, и почему населеніе его такъ быстро увеличивается. Въ 1864 г. населеніе Бомбея равнялось 814,761 душъ, изъ которыхъ 8,415 европейцевъ. Недавно еще Бомбей считался городомъ менѣе важнымъ, чѣмъ Калькутта и Мадрасъ, но хлопковая торговля измѣнила это положеніе. Суэзскій каналъ окончательно упрочитъ за Бомбеемъ его первостепенное значеніе.

Насколько блистательно будущее Бомбея, настолько чудесно и его недавнее прошлое. Въ 1861 году Бомбей отпускалъ только 300 или 400,000 кипъ хлопка, на сумму 15 мил. руб. Когда американская война лишила Европу ежегоднаго привоза 4 милліоновъ кипъ хлопка, внезапное повышеніе цѣнъ, о которомъ мы говорили, разсматривая египетскую торговлю, отразилось и въ Индіи. Хлопокъ съ 80—100 рупій поднялся до 700 рупій за тонну, и отпускъ возросъ до 1 милліона тоннъ, на сумму 200 мил. руп. Такое развитіе закружило многимъ голову, образовались безумныя акціонерныя предпріятія, поощряемыя спекуляціей 50 банковъ. Деньги не имѣли цѣны; купецъ изъ индусовъ Зойшундъ-Премшундъ, обанкрутившійся потомъ, имѣлъ состояніе болѣе 150 мил. рупій, простой докторъ своей практикой нажилъ 12 милліон. рупій. Но все это рухнуло, конечно, въ минуту окончанія американской войны. Множество банкротствъ и ликвидацій раскрыли публикѣ глаза и установили болѣе благоразумный ходъ дѣлъ.

И въ настоящее время дѣйствуютъ въ Бомбеѣ 26 большихъ банковъ, 83 акціонерныхъ торговыхъ общества, преимущественно для хлопка, 51 морское страховое общество съ капиталомъ слишкомъ въ 50 милліоновъ рублей, 80 большихъ европейскихъ фирмъ и 19 индѣйскихъ первостатейныхъ торговыхъ домовъ.

Недавнее неестественное напряженіе силъ дѣлаетъ весьма

трудною оцѣнку настоящаго положенія внѣшней торговли Бомбея. Ж. Зигфридъ, принявъ среднюю цѣну хлопка суратскаго въ 100 фр. за 50 килогр., исчислилъ для Бомбея цѣнность:

	рублей.
Отпуска	въ 150.000,000
Привоза товаровъ . .	» 75.000,000
» монеты . . .	» 625.000,000

которые подраздѣляются:

Вывозъ

	милл. рублей.
Хлопка	на 100
Опіума	» 62½
Бумажн. издѣлій	» 10
Шерсти	» 3¾
Соли	» 1¼
Бумажной пряжи	» 1¼
Кожи и масляныхъ зеренъ.	» 2½

Привозъ:

Мануфактуръ	» 35
Металловъ	» 10
Сахара	» 6¼
Бумажной пряжи	» 3¾
Принадлеж. желѣз. дорогъ.	» 3¾
Зелени	» 3
Шелкъ	» 3
Шелков. издѣлій	» 1¾
Вина и напитковъ . . .	» 1½
Каменнаго угля	» 1¼

Изъ вывезенныхъ въ 1867 году 1.175,000 кипъ хлопка, 1.056,000 кипъ пошло въ Англію и только 71,000 въ прочую Европу и 48,000 кипъ въ Китай. 30.000 ящиковъ опіума идутъ въ Китай. Весь привозъ идетъ теперь изъ Англіи.

По другимъ, болѣе точнымъ свѣдѣніямъ, торговля Бомбея равнялась въ 1868 году.

Отпускъ хлопка въ 1868 году 1.240,130 кипъ, считая кипу равною 387 англ. фунт. или 10 пуд. 29 фунт. русскимъ.

Шерсти овечьей. . .	38,243 кипъ
Льняного семени. . .	211,513 центнер.
Рапса и пр.	54,353 »

Вывозъ послѣднихъ въ послѣднія четыре года сильно уменьшился:

Кофе.	32,456 центнер.
Пеньки	13,800 »
Мираболама	68,300 »

Отпускъ хлопка постоянно возрастаетъ, но въ другихъ товарахъ замѣтны колебанія, такъ отпускалось:

Льняного семени:	центнер.
въ 1859 году	1.227,000
» 1860 »	1.315,000
семя *gingelly:*	
въ 1858 году	365,000
» 1859 »	348,000
Кофе.	
въ 1864 году	59,901
Перцу:	
въ 1858 году	17,750
» 1862 »	13,964

Послѣдняго теперь вывозится очень мало. Отпускъ селитры также потерялъ значеніе съ 1863 года.

Приведенныя выше, цифры показываютъ торговую важность Бомбея; о будущности его можно судить потому, что въ десять послѣднихъ лѣтъ вообще вся индѣйская торговля утроилась; кромѣ того, ни одинъ городъ не выиграетъ столько отъ окончанія сѣти остъ-индскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ Бомбей. Близость его къ Европѣ не только привлечетъ къ нему самую цѣнную часть

производительности долины Ганга, каковы индиго и шелкъ, но и сдѣлаетъ его важнѣйшимъ складомъ всѣхъ европейскихъ товаровъ, въ особенности мануфактуръ. Суэзскій каналъ поможетъ въ этомъ случаѣ сдѣлать переворотъ, потому что уже теперь три четверти англійскихъ мануфактуръ не отправляются въ Индію на парусныхъ судахъ, а идутъ пароходами и желѣзною дорогою черезъ Суэзъ.

Обширная торговля Бомбея не находится исключительно въ рукахъ англійскихъ домовъ, здѣсь, напротивъ того, играютъ весьма важную роль чисто индѣйскія, природныя фирмы.

Кромѣ англичанъ, изъ европейцевъ въ Бомбеѣ есть нѣсколько нѣмцевъ, швейцарцевъ и грековъ, очень мало французовъ и, конечно, ни одного русскаго.

Отсутствіе правильнаго телеграфнаго сообщенія необыкновенно вредило ходу ость-индской торговли. Кромѣ упомянутаго нами выше подводнаго телеграфа, черезъ суэзскій каналъ и Красное море, существуетъ еще нѣсколько другихъ проэктовъ телеграфнаго соединенія Остъ-Индіи съ Европой.

Ранѣе другихъ осуществлена англо-индѣйская линія, проходящая чрезъ Россію; она идетъ отъ Лондона подводнымъ кабелемъ черезъ Сѣверное Море до Эмдена, отсюда на Берлинъ, Торнъ, Варшаву, Житомірь, Одессу, Керчь, подводнымъ канатомъ черезъ Черное море (по восточному берегу, отъ Джубы до Константиновки), на Тифлисъ, Джульфу и Тавризъ до Тегерана, откуда идутъ устроенныя англичанамъ въ Остъ-Индію воздушная и подводная линіи.

Для передачи корреспонденціи черезъ Сѣверное море, индоевропейское общество вошло въ соглашеніе съ компаніей Рейтера относительно пользованія кабелемъ, проложеннымъ отъ мыса Кромеръ до Эмдена. Далѣе, отъ Эмдена до русской границы, устройство отдѣльныхъ проводовъ приняло на себя прусское правительство. Черезъ Россію и Персію телеграфъ устроенъ Сименсомъ и Гальске.

Линія сооружена въ два провода, мѣстами на желѣзныхъ столбахъ, изъ прочныхъ матеріаловъ и проволоки въ 6 м. м.

Для телеграфнаго дѣйствія установлены аппараты новой, автоматной системы, изобрѣтенія Сименса.

Станціи на линіи назначены: главныя—въ Лондонѣ, Берлинѣ, Керчи и Тегеранѣ; вспомогательныя—въ Варшавѣ, Житомірѣ, Одессѣ, Сухумъ-Кале, Тифлисѣ и Тавризѣ.

Общество не имѣетъ прямыхъ сношеній съ публикою для пріема отъ нея телеграммъ, а потому индѣйскія депеши принимаются на всѣхъ правительственныхъ станціяхъ, и передаются, для дальнѣйшаго слѣдованія, на англо-индѣйскую линію.

Такса за единичную депешу (въ 20 словъ) опредѣлена:

Между Индіей и Лондономъ	71 фр		
» » » Сѣверн. Германіей .	66 »	50 сан.	
» » » Европейск. Россіей .	60 »		
» » » Кавказомъ	52 »		
» » » Персіей	42 »		

Работы по устройству англійской линіи окончились; всѣ постановленія, касающіяся ея эксплоатаціи, состоялись, и линія открыта съ 1 февраля настоящаго года.

Въ самой Ость-Индіи всѣ важнѣйшіе города соединены уже телеграфною проволокою. Телеграфъ доходитъ до Пешаура.

Письмо изъ Россіи стоитъ въ Ость-Индію по сю сторону Ганга, посланное черезъ Англію, простое 42 коп. за лотъ, подъ бандеролью 10 коп. съ лота.

О желѣзныхъ дорогахъ въ Ость-Индіи мы скажемъ теперь только по отношенію ихъ къ Бомбею, а ниже прибавимъ тѣже свѣдѣнія для Куррачи.

Отъ Бомбея въ настоящее время идутъ три большихъ линіи желѣзныхъ дорогъ: *Bombay, Baroda and Central India Railway* къ сѣверу, паралельно морю, на Бульзаръ, Суратъ, Барода и Ахмедабадъ, длиною въ 306 миль. На западъ идетъ дорога *Great Indian Peninsular Railway* на Нассикъ, Базауль, Чалисгаумъ, Кундва и Биръ, длиною въ 373 мили; въ нынѣшнемъ году, съ окончаніемъ участка между Бпромъ и Жюббульпуромъ, дорога эта соединится съ *East-Indian Railway*, и Бомбей получитъ прямое непосредственное соединеніе съ Калькуттой, а черезъ Бенаресъ и съ дорогой, идущей въ Кашемиръ. Отъ *Great*

Indian Peninsular Railway, отъ станціи Базауль, идетъ вѣтвь на Акола и Нагпуръ въ 214 миль, по богатой провинціи Бераръ.

Къ югу отъ Бомбея, идетъ линія желѣзной дороги, составляющая часть *Great Indian Peninsular Railway (South Eastern extension)* въ 282 мили, на Паона и Шулапуръ. По окончаніи строющагося участка желѣзной дороги между Шулапуромъ и Гути, Бомбей прійдетъ въ соединеніе съ цѣлою сѣтью желѣзныхъ дорогъ мадрасскаго президентства (*Madras Railway*).

Монетная система въ Бомбеѣ, и вообще въ бомбейскомъ, мадрасскомъ и бенгальскомъ президенствахъ, приравнена теперь къ англійской *).

Золотыя монеты:	Ф.	ш.	п.
Двойной могуръ (30 рупій) .	3	—	—
Могуръ (15 рупій). . . .	1	10	—
10 рупій	1	—	—
5 рупій	—	10	—
Серебряныя монеты:			
Рупія кампанейск. (16 анна).	—	2	—
Полрупіи (8 анна)	—	1	—
Четверть рупіи (4 анна). .	—	—	6
Двойная анна	—	—	3
Мѣдныя монеты:			
Анна **) (12 писъ). . . .	—	—	1,5
Полъ-анна	—	—	0,75
Четверть анна	—	—	0,375
Писъ	—	—	0,125

Рупія равна 59,400 коп. сер., анна=3,812 коп. сер.

Въ Бомбеѣ, кромѣ того, считаютъ на рупіи, квартеры и ресы, такимъ образомъ, что 100 ресовъ=1 квартеру=6 пенсамъ; 4 квартера=1 рупіи или 2 шиллингамъ. На базарахъ англійскій

---

*) На Цейлонѣ, кромѣ англійскихъ, ходятъ еще испанскія монеты.

**) Анна дѣлится иногда на 4 писа, а каждая писа на 4 п и.

соверенъ считаютъ въ 10 рупій 4 анна, а банковыми билетами фунтъ стерл. въ 10 рупій. Банковые билеты бываютъ въ 5 рупій и выше, они употребляются для пересылки по почтѣ. *Sicca Rupees* не есть дѣйствительная, а только счетная монетная единица. Она болѣе компанейской рупіи на $^{1}/_{15}$. Вслѣдствіе колебанія курсовъ, мѣнялы наживаютъ въ Индіи большія деньги.

Вѣсъ въ Остъ-Индіи измѣряется на

		фунт.	унц.	дрх.	гр.		
Маундъ,	равный	100	0	0	0	тройск.	вѣса.
Спръ	»	2	6	0	0	»	»
Шпакъ	»	1	15	12	0	»	»
Толла	»	0	0	7	12	»	»

Маундъ мѣняется впрочемъ для различныхъ товаровъ отъ 25 до 100 фунт. Въ маундѣ считается 16 бутылокъ жидкостей. Объемистые предметы измѣряются еще пуллами, равными 120 спръ. Для драгоцѣнныхъ предметовъ вѣсъ

	унц.	дрх.	гр.
Тола,	равный	0	7	12
Мама	»	0	0	15
Рэтти	»	0	0	$^{1}/_{875}$
Данъ	»	0	0	$0^{1}/_{4}$

Для болѣе громоздкихъ товаровъ мѣрою служитъ кенди *(candy)*, который измѣняется слѣдующимъ образомъ:

	маундовъ.	фунтовъ.
Бомбейскій. . .	20—21	560—588
Суратскій . . .	20—22	746—821
Мадрасскій . .	20	500

По послѣднимъ прейскурантамъ цѣны были въ Бомбеѣ на хлопокъ.

При цѣнѣ въ Ливерпулѣ за Fair dollerah отъ 9 до $9^{1}/_{8}$ пенс. за фунтъ:

Стараго сбора:					за кенди въ 7 центн.	
					р у п і й.	
Dhollera и Bhownuggur . . .					отъ 272	до 280
Ooraoultee				»	» 275	» 282
Comptah и Vingorla				»	» 265	» 275
Ahmedabad				»	272½	
Dharwar Saeginned				»	» 235	» 295
Kandeish				»	284½	
Новаго сбора:						
Oomraoultee на февраль и мартъ.				»	» 270	» 290
Hingunghaut на декабрь				»	» 295	» 297
Цѣны отпускныхъ товаровъ:						
Кардамонъ, маунд. 37½ lbs.					руп. ан.	руп. ап.
» малабарскій					120 0 до	150 0
» компта					125 0 »	159 0
Гвозд. головки					4 4 »	4 6
Кофе, маунд. 41,066 lbs., мокка . .					14 0 »	16 0
» малабарскій					10 0 »	11 0
Гумми (центн.) арабикъ					24 0 »	25 0
» » росный					45 0 »	70 0
» » аними					45 0 »	90 0
» » олибанъ					15 0 »	16 0
Имбирь, кенди въ 5½ центн. . . .					58 0 »	60 0
Пенька, кенд. въ 5½ цент., даугудъ. .					52 0 »	60 0
« » » » » райапуръ .					45 0 »	58 0
» » » » » сельзи . .					40 0 »	42 0
Рога буйловые, ценг.					11 0 »	12 0
» козьи, кенди въ 7 цент. . . .					100 0 »	125 0
Слоновая кость, маунд. 37½ lbs.						
» » крупная 90—100 lbs.					115 0 »	125 0
» » средняя 60—80 lbs.					130 0 »	135 0
Марена, маунд. 41 lbs.					руп. ан.	руп. ан.
Мирра боламъ кенд. 5¼ цент.. . .					22 0 »	30 0

	руп.	ан.		руп.	ан.
Перломутръ кенд. въ 7 цент. . . .	150	0	до	200	0
Опіумъ мальва, ящикъ	1,435	0	»	1,445	0
Перецъ, канд. въ 5¼ цент.					
бетколь	113	0	»	115	0
малабарскій	104	0	»	112	0
Сѣмя льняное, цент.	6	5	»	6	6
» *Gingelly* 588 lbs.	35	0	»	38	0
Senna Leaves, за цент.	8	4	»	8	10
Шерсть, за кипу въ 588 lbs., мекранъ.	80	0	»	100	0
» » » хорасанскую . . .	125	0	»	150	0
» » » кутчъ	130	0	»	150	0
» » » патанъ	130	0	»	150	0
» » » маскатскую. . . .	80	0	»	100	0
» » » іорія	160	0	»	200	0
» » » персидскую . . .	150	0	»	180	0

Цѣна привозныхъ товаровъ:

суровые:	ширина куска. дюйм.	ярд.	фунт.	унц.	руп.	ан.	руп.	ан.
Шертингъ . . .	39	$38\frac{1}{2}$ . .	5	4	3	13	—	—
» . . .	»	» . .	6	0	4	5	4	7
» . . .	»	» . .	6	8	4	12	4	14
» . . .	»	» . .	7	0	5	2	5	4
» . . .	»	» . .	8	4	6	2	6	4
» . . .	»	» . .	9	0	7	4	—	—
» . . .	»	» . .	9	8	7	14	—	—
» . . .	45	» плотн.	6	0	4	4	4	7
» . . .	»	» . .	7	0	5	3	5	5
» . . .	»	» . .	7	8	5	12	5	14
» . . .	»	» . .	8	0	6	3	6	4
» . . .	»	» . .	9	0	7	0	7	2
» . . .	»	» . .	10	0	8	5	8	8
» . . .	50	» . .	9	0	7	4	—	—
» . . .	»	» . .	10	0	8	0	8	6
» . . .	54	» . .	11	0	8	10	—	—

	ширин дюйм.	длина куска. ярд.	вѣсъ. фунт.	унц.	цѣна. руп.	ан.	руп.	ан.
Шертингъ . . .	60	» плотн.	12	0	9	14	—	—
Суровые миткали.	26	30 . .	8	2	2	5	—	—
» »	»	» . .	3	0	2	8	2	9
» »	»	» . .	3	8	2	12	2	13
» »	»	» . .	4	0	3	7	—	—
Мадаполамъ . .	32	24 . .	2	12	2	3	—	—
» . .	»	» . .	3	0	2	5	2	6
» . .	»	» . .	3	8	2	12	—	—
» .	50	желт. кон.	5	4	4	2	—	—
» . .	60	плотн.	5	4	4	2	—	—
Бязь	29	син. кон.	4	8	2	9	—	—
»	»	» »	3	0	2	12	2	13
»	красн. кон.	средн.	5	0	3	8	—	—
»	32	» »	6	0	3	12	4	0
»	»	» »	7	0	4	9	4	14
»	»	тонкій	6	0	4	4	4	8
»	»	»	7	0	4	14	5	14
Longcloth. . . .	40	36	8	0	5	6	—	—
»	»	»	9	0	5	14	—	—
»	»	»	10	0	6	9	—	—
»	45	»	10	0	6	10	—	—
Толстые миткали.	25	80—4	12	0	7	14	8	0
» »	29	70—4	18	0	11	0	11	6
» »	36—40	»	24	0	15	0	15	2
» »	45	64	30	0	19	0	19	4
Дрилль.	30	30	8—9		5	8	6	0
Жаконетъ: 39—20 ярд.		10+ 5	1	14	1	12	—	—
» » »		10+ 8	2	0	1	14	1	15
» » »		12+12	2	2	2	0	—	—
» » »		14+14	2	8	2	4	—	—
» 45 »		» »	2	3	2	9	—	—
» » »		16+15	3	2	2	15	—	—
Мюль 40 20		№ 1 до 7 м.	—	—	1	2	1	15
» » »		2 » 5 гл.	—	—	1	4	1	12

	ширин. дюйм.	длина куска. ярд.			цѣна. руп.	ан.	руп.	ан.
Бѣленыя:								
Шертингъ.	36	40	54—56	красн. .	5	4	5	8
	»	»	60—64	»	6	4	6	8
	»	»	66—72	»	7	6	8	4
	»	»	тонк. 72	»	8	0	11	0
Шертингъ Фигурчатый:								
	53	12	. . . . .	плотн.	2	1	2	3
	»	24	56—64	»	3	5	3	8
	36	40	56	»	6	10	7	2
Парчевой	36	40	60	»	6	12	7	4
Жаконетъ	38 — 39	20	10— 8. . .		1	12	1	14
»	»	»	14		2	9	—	—
»	»	»	16—15		3	4	3	7 .
Кембрикъ	40	12	. . . . .		3	2	4	0
»	45		. . . . .		2	2½	4	1
Мадаполамъ	29	20	48 – 56	красн.	2	0	2	2
»	»	»	60—66	»	3	1	3	4
Мюль	40	20	№ 1—6 мар. . .		1	5	2	2
»	»	»	1—5 глаз . . .		1	5	1	14
Муслинъ	40	10	№ 1—7.		1	0	1	6
Кисея	40	10	низкая		1	2½	2	6
	»	»	швейц. средн. . . .		2	6	3	4
»	»	12	швейц. тонк. . . .		4	2	5	3
Набивныя.								
Мадаполамъ	24	28	3 цвѣт.		3	2	3	4
Жаконетъ	38	20	»		2	15	3	5
Мюль		39	20		1	15	2	0
Швейц. ситецъ		23	28		4	8	7	12
Синій, оранж. и бѣлый					4	12		

	ширин. дюйм.	длина куска. ярд.	цѣна. руп.	ан.	руп.	ан.
Bengal Stripes	32	24	2	8	3	2
Оранж. ситецъ	23	28	3	14		
Адріанопольскаго цвѣта:						
Кембрикъ гладкій	25	28	4	10	5	11
»	33	24	5	2	6	2
Кипорный товаръ	26	28	4	14	5	6
»	33	24	5	8	6	10
Платки	50	2½—3 яр.	1	14	1	8
Металлы:						
Мѣдь, за цент.	листовая		46	8	47	8
» »	болтовая		42	0	48	0
» »	англійская		40	3	42	8
	» австралійск.		45	8	46	12
Латунь, за »	. . . . .		36	8	37	8
Желѣзо, кенд. 746 lbs, шведское полос	. . .		39	0	39	8
»	англійское » . . .		25	0	26	9
	фигурное		27	0	30	0
»	круглое		32	0	35	0
»	за цент., полосовое		4	12	5	4
»	» гвозди		7	0	10	0
Свинецъ въ свинк., цент	. . . . .		11	8	11	12
»	листовой »		12	0	12	4
Ртуть, маунд въ 37 lbs	. . . . .		39	8	41	0
Сталь, за цент.	. . . . .		9	12	12	—
Селитра .	. . . . .		10	0	12	8
Олово жесть, ящик.	. . . . .		12	12	13	4
Катуш. нитокъ 12 до 16 унц. въ пачкѣ	. .		0	12	0	26
Мотки »	№ 12—30 за lb.		0	11	0	12
Пиво Allsopp	. . . . .		4	8	4	10
»	Jeffrey's.		4	13	5	0

	цѣна.			
	руп.	ан.	руп.	ан.
Пиво Bass	5	0	5	8
» Tennent's	4	0	4	8
» Younger's	5	0	5	8
Водка 12 кварт.	11	8	11	12
» Bordes »	12	8	14	0
Парусина .	12	8	14	0
Каменный уголь Welsh Hartlecy тонна	19	0	20	0
West Hartley »				
Кошениль, за lb	1	8	1	10
Веревки, за цент.	16	12	20	0
Пробки, за гроссъ	1	0	2	0
Джинъ, за 4 галлона	18	0	19	0
Красная свинцовая руда, боченокъ	12	0	12	4
Бѣлая » » »	15	0		
Шафранъ, за lb	17	0	18	0
Смола стокгольмская, за боченокъ	13	0	14	0
» каменно-угольная »	7	0	8	0
Зонтики, дюжина	10	0	18	0

По послѣднему тарифу *таможенныя пошлины* въ Бомбеѣ весьма либеральны. Изъ вывозныхъ предметовъ разрѣшены къ отпуску безпошлинно: монета и слитки, драгоцѣнные камни, жемчугъ, лошади и скотъ, сахаръ, ромъ, спиртъ, табакъ, чай, кофе, шелкъ, хлопчатая бумага, шерсть, ленъ, пенька, джута, кожи и шкуры, книги и рисунки, и тиковое дерево, послѣднее если вывозится въ Индію по ту сторону Ганга.

Обложены пошлиною:

Зерно и овощи . . .	2 ан. за маундъ *).
Селитра.	3% съ цѣны.
Индиго.	2 руп. за маундъ.

*) Маундъ равн. 82 lbs.

Лакъ и шеллакъ. . . 4% съ цѣны.
Прочіе товары . . . 3% » »

Изъ привозныхъ товаровъ допускаются безпошлинно: монета и слитки, драгоцѣнные камни и жемчугъ, хлѣбъ и овощи, лошади и скотъ, уголь и коксъ, кирпичъ и черепица, хлопокъ, шерсть, ленъ, пенька, джута, шкуры и кожи, бумага, книги и рисунки, семяна, если привозятся для безденежной раздачи, земледѣльческія орудія, столярная работа, машины, военныя одежды и амуниція, привозимыя подрядчиками арміи, гуано и удобренія, бутылки.

Со всѣхъ остальныхъ привозныхъ товаровъ взимается пошлина въ 5% съ цѣны, кромѣ

Каленкора и мадаполама.	за фунт.	руп.	1
Лонгклотса	» »	ан.	14
Бязи, толстаго шертинга и дрилля . .	» »	»	12
Печатнаго шертинга	» ярдъ	»	3

Съ прочихъ мануфактуръ пошлина съ цѣны.

Портеръ, эль, пиво и медъ . . .	за галлонъ	ан.	1
Вино и ликеры	» »	руп.	1
Спиртъ *(London Proof)*	» »	»	3 п

за тѣмъ пошлина на спиртъ повышается, сообразно съ возвышеніемъ числа градусовъ.

Металлы уплачиваютъ 7½% пошлины съ цѣны, кромѣ желѣза, которое платитъ 1%.

Пряжа некрашеная и крашеная 3½% съ цѣны.

						за фунтъ.				
Мюль №	16	до	24	за фунт.	0	руп.	13	ан.	9
»	28	»	32	»	»	0	»	14	»	9
»	38	»	42	»	»	1	»	0	»	3
»	48	»	52	»	»	1	»	1	»	9
»	60			»	»	1	»	0	»	0
»	70			»	»	1	»	4	»	0

			за фунтъ.				
Ватеръ № 20	»	»	0	руп.	14	ан.	0
» 30	»	»	0	»	15	»	3
Андріанопольскій товаръ			1	»	9	»	0
Проч. цвѣтовъ.			1	»	4	»	0

Табакъ сырой и обработанный 10%, экипажи и сбруя $7\frac{1}{2}$%.

Таможенныя учрежденія закрыты въ воскресеніе, и въ этотъ день можно имѣть дѣла только по особой милости чиновниковъ.

Портъ Бомбея, очень хорошо укрѣпленный, обширенъ и безопасенъ. Входъ въ гавань находится между мысомъ Тюль и островомъ Колаба, на южномъ концѣ котораго маякъ въ 50 метровъ вышины виденъ въ ясную погоду за 28 километровъ. Мысъ около маяка окруженъ подводными камнями въ различныхъ направленіяхъ. Самые опасные, идущіе на милю на SO, образуютъ сѣверную границу входа, другіе, идущіе на 4 километра къ ONO, образуютъ южную границу входа. Ширина прохода 5 километр. и глубина 13—15 метровъ. При входѣ въ портъ нужно избѣгать подводной скалы въ 2 километра къ E отъ маяка, и мели, называемой средней, которая лежитъ къ S отъ города. При приливѣ вода подымается до 14, а иногда и до 17 футовъ.

Портовые сборы въ Бомбеѣ взимаются по 2 ан. за офиц. тонну, и лоцманамъ нужно платить при входѣ и выходѣ за судно въ 500 тоннъ, при муссонѣ NE, 30 рупій, при муссонѣ SO 42 руп. 8 ан.; сверхъ того, за каждыя 100 тоннъ прибавляется при муссонѣ NE, 2 руп., а при муссонѣ SO 2 руп. 8 ан.; такимъ образомъ судно въ 1,000 тоннъ платитъ 40—55 рупій, смотря по муссону.

Для размѣра фрахта составлена, по соглашенію бомбейскаго купечества, слѣдующая *скала тоннажа*. Считается:

	въ тоннѣ.
Угля	20 цент.
Кофе въ ящикахъ . . .	50 фут.
» » мѣшкахъ . . .	16 цент.

	въ тонн.
Хлопка въ кипахъ. . .	50 фут.
Индиго въ ящик. . .	50 фут.
Льнянаго семѣни . . .	18 цент.
Маслян. семѣнъ	17 цент.
Перца	16 цент.
Вина и водки въ бочкахъ,	50 фут.
Рису	20 цент.
Сало	50 фут.
Сандалъ	16 цент.
Шелку въ кипахъ. . .	10 фут.
Сахару въ мѣшкахъ . .	20 цент.
Чая въ цибикахъ . . .	40 фут.
Веревокъ	50 фут.

Товары, привозимые и отпускаемые изъ Бомбея, имѣютъ право находиться безплатно 24 часа на пристаняхъ, а въ таможенныхъ складахъ: неплатящіе пошлины 2 дня, а платящіе пошлины отпускные 3 дня и привозные 7 дней.

Затѣмъ за дальнѣйшее сохраненіе ихъ въ пакгаузахъ платится въ недѣлю:

	за	руп.	ан.	пис.
Говядина и свинина.	бочен.	0	4	6
Масло.	цент.	0	2	0
Свѣчи.	ящик.	0	2	0
Кофе	цент.	0	1	6
Веревки	».	0	1	6
Хлопокъ.	кипу	0	6	0
Индиго	цент.	0	1	6
Слоновая кость . .	цент.	0	3	0
Перецъ	»	0	1	6
Рисъ	»	0	1	6
Соль	»	0	1	6
Шолк. сырецъ. . .	кипа	0	3	0
Мелк. издѣлія . . .	ящик.	0	3	0
Спиртные напитки .	ящик.	0	1	0

	за	руп.	ан.	пнс.
Сандалъ	цент.	0	1	6
Чай	»	0	4	6
Пряжи	кипу	0	3	0
Хлѣба	цент.	0	1	6

При покупкѣ хлопка и др. товаровъ въ Бомбеѣ лучше всего платить 3 и 6 мѣсячными векселями на лондонскихъ банкировъ, въ особенности уважаются векселя фирмы «Banny and Brothers»; при этомъ нужно имѣть въ виду, что вексельный курсъ въ Индіи подверженъ сильнымъ колебаніямъ отъ 4 до 8% въ два или три мѣсяца, а иногда и до 4% въ одну недѣлю.

Вексельный курсъ отмѣчается въ Бомбеѣ въ биржевыхъ ярлыкахъ: на Лондонъ за банковые и частные шестимѣсячные векселя шиллингами и пенсами за рупію; на Калькуту платежъ 100 рупій черезъ 60 дней, сравнительно съ такимъ же платежемъ по предъявленію; на Китай векселя черезъ 60 дней въ рупіяхъ за 100 долларовъ. Напримѣръ курсы бомбейской биржи $^{8}/_{20}$ ноября 1869 года были:

На Лондонъ 6 мѣсяцевъ:

банковые векселя. .	1 ш.	$11^{15}/_{16}$ п.
частные » . .	2 »	
document	2 »	$0^{1}/_{16}$ руп.

Въ Калькутту:

по предъявленію. .	$100^{3}/_{8}$ руп.
60 дней.	99 »
Въ Китай 60 дней.	222 »

Дисконтъ на хорошіе векселя составляетъ 7—9% въ годъ, но обыкновенный учетный % въ Бомбеѣ $1^{1}/_{2}$% въ мѣсяцъ.

Коммерческіе обычаи. Товары продаются каждый по особому вѣсу, что весьма затрудняетъ безъ большой привычки разсчеты.

Обыкновенно товары продаются на двухмѣсячные сроки и

при платежахъ ранѣе срока учитывается 9% въ годъ или $1\frac{1}{2}$%, въ мѣсяцъ. Коммисія при покупкѣ и продажѣ опіума, драгоцѣнныхъ камней, жемчуга, домовъ и кораблей $2\frac{1}{2}$%. За драгоцѣнные металлы коммисія $3\frac{1}{2}$% и, кромѣ того, 1% за полученіе денегъ; для прочихъ товаровъ коммисія 5%, только при мѣнѣ коммисіонеръ получаетъ $3\frac{3}{4}$%. Коммисія при продажѣ бумагъ 1%. Делькредере на товары $3\frac{1}{2}$%, а на бумаги $1\frac{1}{2}$%.

О фрахтахъ изъ Бомбея въ Европу по суэзскому каналу и далѣе по старому пути весьма трудно дѣлать теперь какія либо заключенія. По послѣднимъ извѣстіямъ фрахтовый рынокъ осенью и зимою 1869 г. былъ парализированъ отъ застоя дѣлъ, неудовлетворительнаго телеграфнаго сообщенія и въ особенности отъ ожиданія открытія суэзскаго канала.

Нужно имѣть въ виду, что фрахты изъ Бомбея въ Ливерпуль нужно уплачивать по полученіи товара, а изъ Бомбея въ порты Средиземнаго моря всегда впередъ.

Пониженіе въ послѣднее время фрахтовъ видно изъ слѣдующей таблицы среднихъ фрахтовъ для хлопка изъ Бомбея въ Англію *via Suez*. Фрахтъ былъ:

						ф.	ш.
отъ	1	декаб.	до	31	декаб. 1868 г.	5	10
	въ 1869 году						
»	1	января	до	15	января. . .	5	
»	15	»	»	1	февраля . .	6	
»	1	февраля	»	15	» . .	6	10
»	15	»	»	1	марта. . .	7	
»	1	марта	»	15	» . . .	7	10
»	15	»	»	1	апрѣля . .	7	10
»	1	апрѣля	»	15	» . .	7	
»	15	»	»	1	мая . . .	6	15
»	1	мая	»	15	» . . .	5	
»	15	»	»	1	» . . .	4	
»	1	іюня	»	15	» . . .	4	
»	15	іюня	»	1	іюля . . .	4	5
»	1	іюля	»	15	» . . .	4	
»	15	»	»	1	августа . .	4	

							Ф.	Ф.	Ш.
отъ	1	августа	до	15	»	. .	4	п 3	10
»	15	»	»	7	сентября	.	3		10

Хотя послѣдняя цифра считается уже для арматоровъ крайне невыгодною, но нѣтъ никакого сомнѣнія, что конкуренція понизитъ и эти, цѣны и принудитъ арматоровъ строить суда все большей и большей грузовой вмѣстимости, насколько позволяютъ размѣры суэзскаго канала.

На основаніи еженедѣльныхъ циркуляровъ *Blay and Mackintosh* фрахты въ концѣ 1869 года были изъ Бомбея:

	за тонну.					
Въ Ливерпуль:	Ф.	Ш.	п.		Ф.	Ш.	п.
шерсть и хлопокъ, на желѣзныхъ судахъ въ догрузку	1	15	0	до	1	17	0
» нагрузку.	1	12	0	»	1	15	0
на деревянныхъ судахъ въ нагрузку	1	12	6	»	6	15	0
семя	0	15	0	»	0	17	6
broken stowage	1	0	0	»	1	2	6
Въ Лондонъ:							
рисъ.	2	15	0	»	3	7	6
хлопокъ.	2	7	6	»	2	10	0
сырые финики.	2	7	6	»	2	10	0
семя	1	5	0	»	1	10	0
Въ Гавръ:							
хлопокъ.	2	5	0				
Въ Суэзъ тонна 40 футъ:							
хлопокъ.	3	0	0	»	3	5	0
» на ноябрь	5	0	0				
» » декабрь	6	0	0				

Въ Китай:	за кипу.
хлопокъ (пароходомъ). . . .	3 до 3 руп.
	за мѣшокъ.
На островъ Маврикія.	0 10 0 рупій.

Въ каботажномъ плаваніи за тонну:

Въ Калькутту:				рупій.
	соль			3
	прочіе товары и обратно . .			15
Въ Сингапуръ				15
Въ Мульмейнъ и Рангунъ лѣсъ				23
	рисъ			15
				за мѣшокъ.
Въ Читагонгъ и Кошинъ . .		руп.	1 4	0
Въ Банкокъ		»	1 4	0

Въ случаѣ задержки судна, нужно платить штрафъ за отсрочку. Такъ судно *British Princes* получило за отсрочку съ конца октября по 10 декабря 2 ш. 2 руп. съ тонны.

Открытіе суэзскаго канала переведетъ въ Индѣйскій океанъ множество пароходовъ, конкурирующихъ теперь на Средиземномъ морѣ, и понизитъ этимъ значительно фрахты на дальнемъ востокѣ.

Относительно морскаго страхованія, нужно замѣтить, что оно дешевле, если судно идетъ прямо въ Европу, не заходя въ другіе порты. Предсказывали, что страхованіе по новому пути будетъ чрезвычайно высоко, но это не оправдалось. Компанія Фресине послала при насъ пароходы въ Остъ-Индію, не прибавивъ ничего собственно за проходъ суэзскаго канала.

Въ остъ-индскихъ и китайскихъ портахъ морское страхованіе грузовъ держится теперь около $2\frac{1}{2}\%$, а изъ Европы въ Остъ-Индію $\frac{3}{4}\%$ и въ Китай до $1\frac{3}{4}\%$. Десятъ лѣтъ тому назадъ страхованіе изъ Европы въ тѣже мѣста доходило до $3\frac{1}{2}\%$, а обратно держалось отъ 4 до 6%. Полагаютъ, что по новому пути въ сѣверные порта Европы страховыя преміи изъ Остъ-Индіи понизятся до $1\frac{1}{4}\%$ а въ Тріестъ и Одессу до 1% и даже $\frac{3}{4}\%$; такимъ образомъ является сбереженіе въ $1\frac{1}{2}\%$. При устройствѣ русской пароходной линіи, компаніи по всей вѣроятности будетъ выгоднѣе самой страховать свои грузы

раздѣляя рискъ съ какимъ нибудь нашимъ большимъ страховымъ обществомъ: «Двигатель» и т. п. Суда страхуются изъ 5% въ годъ, но для большой пароходной компаніи нѣтъ конечно выгоды страховать свои суда, такъ какъ убытки отъ крушеній и аварій обыкновенно меньше уплачиваемыхъ постоянно премій.

Послѣ Бомбея, *Куррачи* или Каркалла важнѣйшій по своему значенію портъ въ Оманскомъ заливѣ. Будучи, такъ сказать, воротами полуострова и центральной Азіи, мѣстность эта получаетъ громадную важность какъ въ комерческомъ, такъ и въ политическомъ отношеніи, въ особенности для Россіи.

Куррачи находится въ 800 миляхъ, или трехъ или четырехъ дняхъ пароходнаго пути, отъ Бомбея и въ 3,500 миляхъ отъ Суэза. Это единственный портъ огромной провинціи Синдъ, или бассейна р. Инда, къ сѣверу которой находится обширный и богатый Пенжабъ, да и вообще единственный портъ по этому низменному побережію, имѣющій болѣе 10 фут. глубины. Куррачи не лежитъ на самомъ Индѣ, но немного къ сѣверу-западу отъ его дельты, въ песчаной мѣстности. Мѣстность эту называютъ новымъ Египтомъ, по сходству ея съ дельтою Нила.

Парусное судно *Duke of Argyll* въ 1852 году первое пришло изъ Англіи прямо въ Куррачи; теперь же портъ этотъ имѣетъ правильныя пароходныя сношенія, а торговля и таможенные доходы растутъ ежегодно.

Суда, идущія изъ Бомбея, узнаютъ Куррачи по высокому мысу *Monze*, отрогу горъ *Pubb*, и небольшой известковой возвышенности, выдающейся въ видѣ острова въ морѣ съ восточной стороны гавани, на которой стоитъ прекрасный маякъ. Входъ въ гавань имѣетъ 2 мили ширины и находится въ 15 миляхъ разстоянія отъ ближайшаго рукава Инда. Поперегъ гавани Куррачи, находится баръ глубиною въ $7^1/_2$ футъ при отливѣ и отъ 15 до 18 футъ при приливѣ; такимъ образомъ суда, сидящія не болѣе 16 футъ, могутъ только пройти каналъ, но теперь уже приняты мѣры для устраненія этого неудобства. Крѣпость лежитъ въ разстояніи 6—8 миль къ западу отъ го-

рода; пространство это усѣяно рифами и песчаными отмелями, и во время отлива сообщеніе съ берегомъ совершается на плечахъ людей. Длинная песчаная отмель, по ту сторону бара, обнажается во время отлива до Кимари, гдѣ находится станція желѣзной дороги. Съ восточной или городской стороны гавани находится китайская бухта, а съ западной судоходный каналъ, имѣющій отъ 12 до 24 футовъ при отливѣ и достаточно широкій для помѣщенія 20 судовъ.

Буртонъ въ слѣдующемъ видѣ описываетъ исторію Куррачи. Портъ Куррачи никакъ нельзя назвать портомъ въ строгомъ смыслѣ этого слова. Якорная стоянка небезопасна, а китайская бухта, доходящая до города, слишкомъ мелка и доступна только плосководоннымъ пароходамъ и мелкимъ каботажнымъ судамъ; но какъ все это прибрежье бѣдно гаванями, то Куррачи, хотя и никуда негодится, по необходимости началъ посѣщаться судами. Такъ какъ мѣстоположеніе Куррачи было чрезвычайно важна, а англичане имѣли уже примѣръ подобнаго порта въ Калькуттѣ, то уже при небольшихъ улучшеніяхъ порта купцы открыли здѣсь дѣятельную торговлю, которая скоро увеличилась по богатству края и недостатку въ хлѣбѣ для нуждъ довольно бѣднаго поселенія. Городъ началъ быстро развиваться, промышленность въ немъ усилилась и онъ обезлюдилъ приморскіе города въ окрестности. Въ Куррачи считалось въ 1864 г. 10,000 жителей. Первоначальный проектъ устройства гавани (каменное жете въ середину гавани) былъ исполненъ крайне неудачно, точно также какъ углубленіе бара и обширныя фортификаціонные работы для превращенія города въ сильную крѣпость. По новому проекту Д. Уалькера работы начались въ 1860 г., на что ассигновано 300,000 фунт. стер. Они состоятъ въ углубленіи бара, для этого входъ въ гавань защищенъ и съуженъ двумя жете, кромѣ того устроенъ желѣзный моллъ въ 1,200 футовъ длины, набережныя, новый судоходный каналъ, докъ и бассейны, а также углублена китайская бухта.

Коммерческое благосостояніе Куррачи постоянно возрастаетъ. Въ 1860 г. пришло судовъ 53,399 тоннъ, изъ которыхъ 34,285 изъ Англіи, 15,497 изъ Бомбея и 3,617 изъ другихъ странъ.

Приходъ каботажа увеличился на 81,671 тонну. Торговый оборотъ порта считаютъ въ $2^{3}/_{4}$ милл. фунт. стерл., причемъ ввозъ увеличился на 16,500 рупій, а вывозъ уменшился на 950,000 рупій. Таможенные сборы равнялись 400,000 рупій, исключая портовыхъ сборовъ, патентныхъ, съ каботажа и рыболовства.

Главнѣйшіе предметы вывоза изъ Куррачи: верблюды, селитра, соль, рисъ, хлѣбъ, кожи, сало, растительное масло, масляныя семѣна, рыба, дубильныя вещества, щелочи, индиго и хлопокъ; ввоза: металлы, желѣзныя и мѣдныя издѣлія, шерстяныя матеріи, веревки и пряжа. Транзитомъ черезъ Куррачи идутъ: асса-фетида, москатильные товары, марена, красильныя вещества, алоэ, дерево, шелкъ, квасцы, сухіе фрукты, кашемировыя шали, лазоревый камень, драгоцѣнные камни, благородные металлы и лошади.

Такъ какъ въ Синдѣ нѣтъ соляного акциза, а соляные лиманы имѣются на восточной сторонѣ дельты, то добыча соли успѣвается, въ особенности для вывоза въ Бенгалъ, Кохинхину и др. мѣста. Опыты надъ американскимъ хлопкомъ не дали здѣсь желаемыхъ результатовъ. Отъ льняного семѣни выгоды незначительны, но за то другія семена сѣются вдоль р. Инда и преимущественно *imphée* или африканское *jowaree*, (родъ кукурузы), для котораго климатъ и почва Синда превосходны. Въ верхнемъ Синдѣ индиго растетъ съ замѣчательнымъ успѣхомъ. Ловля жемчуга теперь не производится, жемчугъ здѣсь прекраснаго цвѣта, но мелокъ. Развѣдки, предпринятыя правительствомъ въ долинѣ Сирія, показали, что тутъ нѣтъ каменнаго угля, кромѣ плохаго лигнита, такъ какъ почва третичная.

Въ Куррачи дѣйствуетъ уже 6 большихъ обществъ морскаго страхованія. Для сообщеній съ Синдомъ и Пенджабомъ Куррачи имѣетъ желѣзную дорогу *Scinde Railway*, отъ Куррачи до Котри (противъ Гайдерабада) въ 105 миль. Затѣмъ ѣдутъ по р. Инду на пароходахъ компаніи *Indus Steam Flottilla* до Мультана, откуда можно пользоваться параходами компаніи *Punjab Steam Flotilla*, содержащей рейсы между Сункуромъ и Мукгудомъ (400 миль), или желѣзною дорогою *Punjab Railway*, иду-

щею отъ Мультана на Лагоръ до Умритзура, на протяженіе 240 миль. Отъ Лагора проектирована дорога къ сѣверу до Пешауpa, пункта весьма важнаго въ среднеазіатской торговлѣ; а отъ Умритзура строится желѣзная дорога, на Жульмдеръ, до Улибана, откуда начинается громадная линія *East Indian Railway*, идущая вдоль Ганга на Дели, Алагабадъ, Патна до Калькутты.

О цѣнахъ на нѣкоторые важнѣйшіе товары въ Куррачи, мы имѣемъ слѣдующія свѣдѣнія за ноябрь 1869 года.

Привозные товары:

	в ѣ с о м ъ			руп.	анна
Сѣрый шертингъ	5¼	ф.	штук.	4	
»	6	»	»	4	8
»	7	»	»	5	4
»	7½	»	»	5	3 до 5 8
»	9	»	»	6	4 » 7
Бязь	4	»	»	2	14
»	7	»	»	5	5
Мадаполамъ . .	3	»	»	3	8
Суров. миткаль .	3	»	»	2	9

Отпускные товары.

		р у п і й.		
Льняное семя.	кенди	31	до 31	4
шерсть *Feerozepoor*. . . .	»	15	» 17	
Khelat	»	16	» 18	
Jessulmeer	»	20	» 23	
Kandahar	»	18	» 19	
Sind	»	6	» 8	
Shaw	»	8	» 10	
Khorassan	»	14	» 16	
Bicanner	»	21	» 24	
Mekran	»	10	» 13	

Фрахты изъ Куррачи въ Лондонъ равнялись: для семѣни 40 шил., для объемистыхъ товаровъ отъ 45 до 60 шил., въ Ливерпуль для семѣни 25 шил., для объемистыхъ товаровъ 45 шил. за тонну; изъ Куррачи въ Калькуту за соль 8 рупій, за товары 22 и 23 рупіи за тонну.

Калькутта. Калькутта служитъ портомъ привоза и вывоза для громадной и плодородной долины Ганга. Городъ этотъ играетъ роль посредника для внѣшней торговли почти 100 милліоннаго населенія, потому неудивительно, что по статистикѣ 1867 года, обороты этого коммерческаго пункта были:

	рублей
По вывозу	138 мил.
» провозу товаровъ	100 »
» » монеты .	43 »

Вывозъ состоялъ изъ:

	рублей
Опіума на	45 мил.
Хлопка »	17½ »
Индиго »	15 »
Рису . »	12½ »
Шелка . »	7½ »

и тысячи другихъ товаровъ, между прочимъ джуты, льняного семѣни, сахару, чая, селитры, кожъ, лаку, воску и пр.

Этотъ вывозъ направляется: для опіума въ Китай, а для другихъ товаровъ въ Англію. Франція получаетъ на сумму не болѣе 25 мил. франковъ въ годъ.

Привозъ, кромѣ множества второстепенныхъ предметовъ, между которыми первое мѣсто занимаютъ металлы и соль, состоитъ преимущественно изъ хлопчатобумажныхъ издѣлій, на сумму слишкомъ 62½ мил. руб. Большая часть этого громаднаго привоза идетъ изъ Англіи. Изъ Франціи доставляется едва пятидесятая часть.

Туземный купеческій элементъ играетъ въ торговлѣ Калькутты гораздо меньшую роль, нежели въ торговлѣ Бомбея. Заграничная торговля, кромѣ опіума, дѣла съ которымъ сосредоточены у туземныхъ купцовъ и нѣсколькихъ богатыхъ армянъ, находится въ рукахъ англичанъ, нѣмцевъ и швейцарцевъ.

Мадрасъ. Совершенно наоборотъ нежели въ Калькуттѣ и Бомбеѣ, которые поглащаютъ почти всѣ дѣла своихъ прези-

дентствъ, торговля мадрасскаго президентства, хотя и менѣе значительная, распредѣляется между многими портами.

На Мадрасъ приходится половина оборотовъ; остальное количество распредѣляется между второстепенными портами: Кокапада, Пондишери, Карикаль, Тютикоринъ, на Коромандельскомъ берегу, и Кошинъ и Калькутъ, на Малабарскомъ берегу. Всѣ порты мадрасскаго президентства неудобны для стоянки судовъ.

Во всѣхъ этихъ портахъ нѣтъ оживленія Бомбея и Калькутты; жизнь гораздо легче, но дѣла мельче. Приблизительно торговые обороты простираются:

	рублей.	
По вывозу	на 50	мил.
» привозу товаровъ. .	» 27½	»

Важнѣйшіе отпускные товары: хлопокъ, на сумму 25 мил. руб., и кофе, на сумму 4½ мил. руб., остальное приходится на индиго. рисъ, зерно, перецъ, шерсть, масло, сахаръ и пр. Отпускъ хлопка простирается до 300,000 кипъ, изъ которыхъ двѣ трети идутъ изъ Мадраса, а остальная треть изъ Кокапада и Тютикорина, и направляются исключительно въ Англію. Кофе, котораго отпускъ можно положить въ 15 мил. килограммовъ, идетъ на одну треть изъ Мадраса и на двѣ трети изъ другихъ портовъ; онъ распредѣляется пополамъ между Франціею и Англіей.

Привозъ состоитъ преимущественно изъ англійскихъ мануфактуръ; которыя только на половину доставляются прямо изъ Англіи, остальная половина привозится черезъ Бомбей и Калькутту.

Французская колонія Пондишери не заслуживаетъ по торговлѣ никакого вниманія.

Фрахты, въ концѣ 1869 года, были для хлопка съ тонны:

	Ф.	ш.	п.
Изъ Мадраса въ Марсель	1	3	18
» Тютикорина въ Лондонъ. . .	2	15	0
» Пондишери въ Марсель (парох.)	85 франковъ.		

Цейлонъ. Хотя Цейлонъ и не зависитъ въ политическомъ отношеніи отъ остъ-индскаго правительства, но въ торговомъ от-

ношеніи онъ составляетъ съ Остъ-Индіей одно цѣлое. Отпускъ Цейлона состоитъ преимущественно изъ его знаменитаго кофе, отпускаемаго ежегодно въ количествѣ 40 мил. килограммовъ, на 10 мил. руб. Хотя кофе введенъ на Цейлонѣ только въ 1825 году, но плантаціи его занимаютъ уже 60,000 акровъ, и по производительности кофе Цейлонъ занимаетъ третье мѣсто въ свѣтѣ, послѣ Бразиліи и Явы. Цейлонъ производитъ еще милліона на $1\frac{1}{2}$ руб. кокосоваго масла.

Привозъ въ Цейлонъ состоитъ преимущественно изъ риса на сумму отъ $3\frac{1}{2}$ до 5 мил. руб., потому что хотя число жителей на островѣ не превосходитъ 2 мил., но они очень мало занимаются земледѣліемъ. Порты Цейлона, Пойнтъ де Гелль и Кенди, не совсѣмъ удобны.

Фрахты въ Лондонъ изъ Цейлона были въ концѣ 1869 года за тонну:

	шиллинговъ.
Кофе въ ящикахъ . . .	50
» » мѣшкахъ . . .	40
Кокосовое масло . . .	30
Хлопокъ	50—52/6

Рангунъ, Мульмеинъ и Акіабъ. Эти порты новыхъ англійскихъ владѣній въ Бирманіи постепенно развиваются; въ настоящее время они отпускаютъ огромное количество строеваго лѣса и рису; послѣдняго болѣе 6 мил. пикулей (пикуль въ 60 килограммовъ).

Пенангъ. Пенангъ, представляющій портъ для торговли Малакскаго полуострова быстро развивается. Въ 1864 году общій оборотъ дошелъ до 26.801,200 руб., изъ которыхъ приходится на привозъ 10.743,000 руб., а на отпускъ 16.057,200 руб.

Сингапуръ. Сингапуръ представляетъ, какъ извѣстно, складочное мѣсто товаровъ, идущихъ въ Индію, Индѣйскій Архипелагъ, Китай и Японію. Кромѣ того онъ представляетъ важный рынокъ Малакскаго полуострова сосѣднихъ и острововъ. Общій оборотъ торговли Сингапура въ 1864 году доходилъ до 73.335,700 руб., изъ которыхъ на привозъ приходится 37.070,008, а на от-

пускъ 36.284,700 руб. Важнѣйшіе товары, собираемые въ Пенангѣ и Сингапурѣ, такъ называемые *Straits settlement*, то есть олово, различныя пряности, также дерево разныхъ сортовъ и т. п.

Пароходныя сообщенія Остъ-Индіи. Всѣ упомянутые выше порты Остъ-Индіи соединены цѣлою сѣтью пароходныхъ сообщеній между собою и разными портами Азіи, Африки и Австраліи; Бомбею конечно принадлежитъ и въ этомъ случаѣ первое мѣсто. Важнѣйшія линіи поддерживаются пароходами слѣдующихъ компаній:

The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.

Пакетботы четыре раза въ мѣсяцъ изъ Бомбея въ Аденъ и Суэзъ; два раза въ мѣсяцъ изъ Калькуты въ Пойнтъ де Гелль; одинъ разъвъ мѣсяцъ изъ Цейлона въ Сидней (австралійская линія); два раза въ мѣсяцъ изъ Бомбея въ Гонгъ-Конгъ и Шанхай.

Bombay and Bengal Steam Ship Company.

Два пакетбота въ мѣсяцъ изъ Бомбея въ Аденъ и Суэзъ.

Compagnie des services maritimes des Messageries Imperiales.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Калькутты въ Мадрасъ, Пондишери, Пойнтъ де Гелль, Аденъ и Суэзъ.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Пойнтъ де Гелля въ Сингапуръ, Сайгунъ, Гонгъ-Конгъ, Шанхай и Іокагаму.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Сингапура въ Батавію.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Адена, Маге, Ст. Дени въ Портъ Луи.

British India Steam Navigation Company.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Бомбея въ Карваръ, Мангалуръ, Каннануръ, Калькутъ, Бейпуръ, Кошинъ, Тютикоринъ, Коломбо, Гелль, Негапатамъ, Пондишери (разъ въ мѣсяцъ), Мадрасъ, Коконада, Визагапатамъ, Бимлипатамъ, Гапалпуръ и Калькутту.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Бомбея въ Куррачи, Гуадуръ Маскатъ, Бендеръ-Аббасъ, Линга, Буширъ, Фао и Бассору.

4 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Калькутты въ Читагонгъ (2 раза въ мѣсяцъ), Акіабъ (два раза въ мѣсяцъ), Рангунъ и Мульменинъ.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Калькутты въ Рангунъ, Мульменинъ, Пенангъ, Малакку и Сингапуръ.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Мадраса въ Мазулипатамъ, Коканада, Визагапатамъ, Бимблитамъ и Рангунъ.

Кромѣ того, есть нѣсколько небольшихъ пароходныхъ компаній для прибрежнаго судоходства и большіе, пароходы ходятъ несрочными рейсами въ Китай.

Пароходы компаніи British India Steam Navigation брали изъ Бомбея въ:

Разстояніе		съ пассажира 1 класса	съ тонны товаровъ 20 ц. или 40 футовъ.
миль.		рупій.	
293	Карваръ . . .	70	20
418	Мангалуръ . .	80	22
488	Канануръ. . .	90	
532	Калькутъ. . .	100	25
615	Кочинъ. . . .	120	28
840	Тютикоринъ . .	170	30
895	Коломбо . . .		
1,208	Негапатамъ . .	200	40
1,280	Пондишери . .	230	
1,355	Мадрасъ . . .	250	45
1,511	Мазулипатамъ .	300	50
1,641	Кононада . . .	320	55
1,729	Бемплитамъ . .		
2,171	Калькутту. . .	450	60

Изъ Бомбея въ:

510	Кураччи . . .	100	20
800	Гуадуръ . . .	140	
1,025	Маскатъ . . .	160	30
1,275	Б. Аббасъ. . .	200	35
1,400	Линга	230	
1.695	Буширъ . . .	260	40
1,865	Фао.	280	
1,915	Бассора . . .	290	45

Слѣдующія ниже государства и колоніи Африки и Азіи имѣютъ для прямой торговли съ Россіей, черезъ суэзскій каналъ, только значеніе второстепенное; потому мы ограничимся одними наиболѣе новыми и интересными общими свѣдѣніями объ ихъ торговлѣ.

По африканской сторонѣ Индѣйскаго океана наиболѣе важными пунктами для торговли являются теперь.

Занзибаръ. О торговлѣ этой страны имѣются слѣдующія свѣдѣнія:

	1864—1865	1865—1866
	на сумму рублей	
Привозъ . .	1.691,500	2.199,250
Вывозъ. . .	2.175,750	1.886,750
Всего .	3.867,250	4.086,000

По количеству привоза товаровъ государства располагаются въ слѣдующемъ порядкѣ: Остъ-Индія, Ганза, Англія, Соединенные Штаты, Аравія, Франція, Кутчъ, Испанія и Италія. Важнѣйшая статья привоза бумажная пряжа (на 1.660,500 руб.)

По количеству вывоза товаровъ государства располагаются въ слѣдующемъ порядкѣ: Остъ-Индія, Франція, Ганза, Англія, Соединенные Штаты, Аравія, Кутчъ, Италія и Испанія. Важнѣйшія статьи вывоза:

Слоновая кость. . .	на	426,250 руб.
Гвоздика	»	404,000 »
Кокосовые орѣхи . .	»	140,250 »
красильн. мха . . .	»	99,000 »
Семя сезамъ. . . .	»	374,750 »
Копалъ	»	213,250 »
Раковины. . . .		67,200 »

Вывозъ слоновой кости упалъ въ послѣднее время вдвое. Берега Занзибара опасны отъ пиратовъ.

Островъ La Reunion. Производительность этой важной французской колоніи равнялась:

	1865 г.	1866 году.
	килограммовъ.	
Сахару . . .	116.434,556	56.521,741
Кофе . . .	368,450	405,400
Хлопка . .	12,150	»
Какао . .	1,600	2,600
Табаку	»	682,966

Производительность тростниковаго сахара, вслѣдствіе болѣзни, уменьшилась въ 1866 и въ особенности въ 1867 г. вдвое.

Торговля равнялась:

	1865	1866
	франковъ.	
По привозу .	27.783.498	30.608,284
» вывозу . .	24.532,920	31.535,200
Всего .	52.316,418	62.143,484

Декретомъ 25 апрѣля 1868 года таможенныя пошлины сняты съ привоза всѣхъ товаровъ, кромѣ сахара, кофе, хлопка, какао, табаку, тафіи, роко и ванили.

Островъ Маврикія важенъ по торговлѣ сахаромъ, производство котораго превосходитъ 120,000 тоннъ; кофе, хлопчатая бумага, индиго и гвоздика, играютъ теперь роль второстепенную.

Съ острова Маврикія въ Россію могутъ привозить только небольшое количество рома.

Сейшельскія острова съ главнымъ городомъ Маге служатъ станціей для пароходовъ, идущихъ на острова Маврикій и Бурбонъ. Торговля производится здѣсь мясомъ, черепахою, кокосовыми орѣхами и особенно кокосовымъ масломъ.

Голландскія колоніи въ Ост-Индіи. Ява, Мадура, Суматра и Зондскій архипелагъ со своимъ центральнымъ портомъ Батавіей, представляютъ одни изъ важнѣйшихъ пунктовъ всемірной торговли. Къ сожалѣнію, монополія голландскаго правительства и привилегированныхъ компаній, а также система распродажи важнѣйшихъ колоніальныхъ товаровъ на большихъ

аукціонахъ въ Голландіи, надолго еще будутъ преградою прямой торговли европейскихъ государствъ съ этими колоніями. Система управленія голландцами своихъ колоній, есть система систематической эксплуатаціи, помощью обязательнаго труда, и совершенно противуположна системѣ англійской; потому нѣтъ сомнѣнія, что очень скоро система эта должна будетъ измѣниться кореннымъ образомъ.

Торговля Явы и Мадуры была:

	въ 1864 г.	въ 1865 г.
	рублей.	
По привозу . .	на 35.918,701	32.481,063
» вывозу . .	» 68.549,214	63.259,877
Всего.	» 104.467,915	95.740,940

Но далеко не вся эта громадная цифра интересна для насъ, потому что голландскія колоніи производятъ огромную торговлю съ Персидскимъ заливомъ, Ость-Индіей, Китаемъ, Японіей, Индѣйскимъ архипелагомъ и Австраліей. Для насъ же послѣдняя торговля имѣетъ значеніе только транзитной. Привозъ товаровъ на Яву собственно изъ Европы и Соединенныхъ Штатовъ, равнялся въ 1865 году:

	рублей.
Пряжи льняной и бумажной . .	на 6.908,254
» шерстяной и суконъ . .	» 298,305
Вина и водки	» 1.439,159
Припасовъ и консервовъ . . .	» 889,719
Модъ и парфюмерій.	» 183,929
Желѣза и издѣлій	» 1.718,885
Мѣшковъ	» 233,382
Опіума (изъ Леванта)	» 270,548
Амуниціи	» 198,829
Книгъ и рисунковъ.	» 106,062
Парусины	» 49,773
Аптекарскихъ матеріаловъ . .	» 36,041

Вывозъ колоніальныхъ произведеній изъ Явы и Мадуры въ Европу и Соединенные Штаты, равнялся въ тоже время:

	рублей.
Кофе	на 18.458,822
Сахару	» 16.160,409
Олова	» 4.412,192
Индиго	» 2.315,326
Табаку	» 1.005,624
Араку	» 667,323
Тростника	» 474,697
Чая	» 388,821
Буйволов. шкуръ . . .	» 342,812
Рису	» 313,828
Мускатн. орѣху . .	» 127,221
Гумми эластика . . .	» 86,083
Корицы	» 86,083
Перца	» 72,750
Гумми дамаръ	» 48,903
Гуттаперчи	» 48,488
Мускатн. цвѣта . . .	» 25,004

Въ 1865 году пришло къ Явѣ судовъ 6,263 и вышло 5,416 судовъ. $^{2}/_{3}$ судовъ было подъ голландскимъ флагомъ.

Цѣны товаровъ на мѣстѣ были:

	въ 1864 г.	въ 1865 г.
	за килограммъ.	
Кофе . . .	1 фр. 52 сант.	1 фр. 37½ сант.
Сахаръ . .	— » 53 »	— » 54 »
Рисъ . . .	— » 26 »	— » 20 »
Олово . . .	2 » 25 »	2 » 28 »
Индиго . .	20 » 70 »	19 » 80 »

По послѣднимъ свѣдѣніямъ, каменный уголь стоилъ въ Батавіи 29 голл. флор. за тонну.

Торговля Суматры въ 1864 году равнялась:

По привозу . . .	2.040,000	рублей.
» вывозу	3.853,750	»
Всего . .	5.853,750	рублей.

Важнѣйшія статьи привоза изъ Европы были:

Хлопчатобумажныя издѣлія . .	на 1.189,000	руб.
Припасы и напитки.	» 177,500	»
Шерстян. издѣлія	» 15,750	»

Важнѣйшія статьи отпуска были:

Кофе . . .	на 3.184,250	рублей.
Гуттаперча .	» 134,500	»
Рисъ . . .	» 93,750	»
Перецъ . .	» 85,250	»
Ладонъ . .	» 78,750	»
Тростникъ. .	» 68,750	»
Кассія. . .	» 30.250	»
Гумми. . .	» 30,250	»

Изъ порта Пенанг пришло и вышло 123 судна.

Между портами индѣйскихъ голландскихъ колоній, въ будущемъ, долженъ обратить на себя вниманіе Макассаръ на Целебессѣ, главный центръ торговли Зондскихъ острововъ. Туда стекаются грузы индѣйскаго тростника изъ Борнео, сандала и воска изъ Флореса и Тимора, морской капусты изъ залива Карпентарія, каяпутоваго масла съ остр. Буру, муската изъ Новой Гвинеи, жемчуга, черепахи и перламутра съ остр. Арру. и саго съ Целебесса и Церама. Саговое дерево стоитъ въ этихъ колоніяхъ 9 франковъ, день труда въ тѣхъ мѣстахъ 50 сантимовъ, между тѣмъ одно дерево даетъ 450 килограммовъ превосходнаго питательнаго продукта.

Кохинхина. Во французской Кохинхинѣ существуетъ полная свобода торговли и нѣтъ никакихъ пошлинъ, кромѣ умѣрен-

ныхъ сборовъ за стоянку и на маяки. Въ настоящее время торговля находится въ рукахъ китайцевъ. Важнѣйшія статьи вывоза: рисъ (3.200,000 пикулей на 28 мил. франк.), сушеная рыба (на 1½ мил. фр.) и шелкъ (на 350,000 фр.). Важнѣйшія статьи привоза: хлопчатобумажныя издѣлія на 6½ мил. фр., и опіумъ на 1½ мил. франк. Торговля эта производится преимущественно черезъ Сингапуръ. Имѣя въ виду, что рисъ идетъ преимущественно въ Китай, торговля Кохинхины для Европы никакого почти интереса не представляетъ.

Филиппинскіе острова. Общій оборотъ торговли въ этихъ важныхъ испанскихъ колоніяхъ равнялся, преимущественно черезъ Манилу:

	по привозу	по вывозу
	рублей.	
Въ 1858 году. . .	на 7.973,250	12.917,500
» 1859 » . . .	» 8.623,500	12.489,000
» 1860 »	» 12.016,750	13.075,500
» 1864 »	» ?	14.507,250
» 1865 »	» ?	12.092,250
» 1866 »	» ?	13.183,250

Изъ этого числа ⅖ торговли приходится на Англію, ⅖ на Соединенные Штаты и только 1/10 на Испанію и др. европейскія государства.

Важнѣйшіе предметы вывоза изъ Манилы въ 1866 году были: сахаръ, абака, табакъ въ листахъ и сигарахъ и рисъ. Сахара отпускается на 3.968,750 руб., отпускъ его уменьшился, вслѣдствіе истребленія тростника саранчею. Абаки или пеньки сырой и обработанной отпускается на 3.857,750 руб. Отпускъ ея идетъ преимущественно въ Соединенные Штаты и сильно увеличивается. Вывозъ табака сильно увеличивается, съ 2.994,000 руб. въ 1864 г. онъ возросъ въ 1865 г. до 3.805,000 руб. Сигары находятъ важнѣйшій сбытъ въ Англію (703,500 руб.), Китай (408,000 руб.) и голландскія колоніи (на 291,500 руб.). Въ Европу отправляется 4½ мил. килогр. табака въ листахъ, изъ которыхъ 1½ мил. килогр. идутъ въ Лондонъ для потребностей австрійскаго правительства.

Отпускъ кофе представляетъ 2.123,000 килогр. на 704,250 руб., которые распредѣляются поровну между Европою и Соединенными Штатами. Послѣдніе покупаютъ также большую часть индиго, отпускаемаго на 388,250 руб. Риса отпущено на 215,000 р., между тѣмъ отпускъ въ 1865 г. равнялся 392,500 р. Статьи второстепенной важности были: дерево сапанъ, перломутръ, буйволовыя кожи, гумми альмакига и черепаха.

Цѣны на мѣстѣ въ 1865 году были за 100 килограммовъ

Сахаръ сырецъ . .	32 фр.	22 сант.
Абака необработан. .	64 »	18 »
Кофе	132 »	67 »
Табакъ въ листахъ .	232 »	35 »

Въ 1866-го пришло 228 судовъ, а вышло 217, изъ нихъ подъ испанскимъ флагомъ 30%.

Китай.

Внѣшняя торговля Китая въ 1867 году, по словамъ г. Зигфрида, приблизительно равнялась

по вывозу. . .	150.000,000 руб.
по привозу. . .	112.500,000 »

Въ 1868 году общій оборотъ торговли былъ на 280.000,000 р. на 14,075 судахъ въ 6.418,503 тоннъ, изъ которыхъ было судовъ англійскихъ 6,800 и американскихъ 5,300. Таможенные доходы достигаютъ теперь 8.687,629 ланъ, т. е. около 20.000,000 р.

О постоянномъ прогрессѣ европейской торговли съ Китаемъ можно судить потому, что еще въ 1855 году общій оборотъ торговли составлялъ только 52.250,000 руб., на 1,527 судахъ въ 559,222 тонны.

Важнѣйшія статьи привоза въ Китай въ 1867 году были:

	рублей.
Опіумъ *) (5 мил. килогр.). . . .	на 75.000,000

*) Значительная часть опіума привозится контрабандой. Такъ изъ Гонгъ-Конга отпускъ показанъ въ 88,148 пикулей, а по китайскимъ отчетамъ весь привозъ составляетъ 62,066 пикулей.

		рублей.
Хлопчат. издѣлія (4½ мил. кусковъ).	на	30.000,000
Шерстяныя издѣлія	»	8.750,000
Хлопокъ	»	10.000,000
Рисъ (150 милл. килогр.)	»	75.000,000
Каменный уголь и металлы . . .	»	6.250,000

⅞ всего ввоза приходится на Англію и ея колоніи.
Вывозъ состоялъ преимущественно изъ

		рублей.
Чая (75 милліоновъ килограммъ). .	на	67.500.000
Шелка (2½ милліонъ килограммъ) .	»	30.000,000

Это количество распредѣлялось по странамъ: въ Англію и ея колоніи шло 60 мил. килогр. чая и 20,000 кипъ шелка; въ Америку 15 мил. килогр. чая и 1,000 кипъ шелка; во Францію ½ мил. килогр. чая и 20,000 кипъ шелка.

Привозъ въ Китай почти исключительно производится черезъ посредство Гонгъ-Конга и Шанхая. Китайскіе купцы, желающіе получить товаръ изъ первыхъ рукъ, пріѣзжаютъ въ эти порты. Остатокъ товаровъ распредѣляется по конторамъ, которыя имѣютъ важнѣйшіе дома въ четырнадцати второстепенныхъ портахъ, открытыхъ въ Китаѣ для европейской торговлѣ. Китайское правительство имѣетъ намѣреніе открыть еще нѣсколько гаваней для торговыхъ сношеній съ иностранцами. кромѣ того разные водяные пути, ведущіе во внутренность страны, будутъ открыты для заграничныхъ парусныхъ судовъ. Вывозъ производится прямо изъ многихъ портовъ, Фу-Чу вывозитъ ежегодно 20 мил. килогр. чая и Амой 2 мил. Впрочемъ Шанхай служитъ все таки главнымъ отпускнымъ портомъ для сѣверныхъ рынковъ и бассейна Янъ-Тзе-Кіанга, а произведеніе Кантона и Сватоу идутъ почти всѣ на Гонгъ-Конгъ.

Гонгъ-Конгъ отличается отъ прочихъ портовъ Китая тѣмъ, что не находится на китайской территоріи; это англійская колонія на маленькомъ островѣ, которая можетъ процвѣтать только какъ мѣсто склада и транзита товаровъ. Англичане очень хорошо это понимаютъ, потому Гонгъ-Конгъ въ полномъ

смыслѣ слова порто-франко. Онъ получаетъ изъ Европы, Ость-Индіи, Батавіи, Манилы и Сайгона различные товары, которые разсылаются по второстепеннымъ конторамъ или продаются китайскимъ купцамъ, которые доставляютъ ихъ въ Имперію или черезъ таможни или, что гораздо болѣе выгодно, контрабандою.

Привозъ въ Гонгъ-Конгъ состоитъ преимущественно изъ

		рублей.
Опіума	на	4.000,000
Хлопч.-бум. матерій (50 мил. метр.).	»	10.000,000
Хлопка	»	10.000,000
Риса	»	6.250,000

Отпускъ Гонгъ-Конга состоитъ въ отправленіи въ Европу товаровъ, вывезенныхъ изъ Кантона и нѣкоторыхъ сосѣднихъ небольшихъ портовъ. Вышеприведенныя цифры, въ особенности для мануфактурныхъ товаровъ, не оправдываютъ съ перваго взгляда громкой репутаціи этой англійской колоніи, и дѣйствительно ея значеніе состоитъ нестолько въ прямой торговлѣ, сколько во вліяніи на всѣ окружающія мѣста. Гонгъ-Конгъ стоитъ на первомъ мѣстѣ потому, что его прекрасный портъ находится прямо на пути всѣмъ судамъ, идущимъ изъ Европы и Индіи въ какой угодно портъ Китая и Японіи; вслѣдствіе того, тамъ находятся управленіе всѣхъ пароходныхъ компаній, важнѣйшіе банки и живутъ представители главнѣйшихъ торговыхъ фирмъ. Послѣдніе, получая изъ Европы изъ первыхъ рукъ торговыя извѣстія, разсылаютъ ихъ затѣмъ своимъ корреспондентамъ въ портахъ.

Но это исключительное положеніе Гонгъ-Конга имѣетъ и свои невыгоды. Такъ какъ все искусство купцовъ ограничивается въ этомъ городѣ выдачей ордеровъ и корреспонденціей, то замѣчено, что они легко увлекаются спекуляціей и часто превосходятъ границы благоразумныхъ размѣровъ торговли. Соединеніе Китая съ Европою телеграфомъ, тоже должно подорвать значеніе Гонгъ-Конга.

Шанхай поражаетъ необыкновенной дѣятельностью своей

товарной .торговли, потому что положеніе его чрезвычайно удобно у устья громадной и плодородной долины Янгъ-Тзе-Кіанга и вблизи богатѣйшихъ провинцій Китая. Нижеслѣдующія цифры показываютъ его значеніе. Весь привозъ въ Шанхай равнялся 87½ мил. руб., въ томъ числѣ:

Опіума	на	37.500,000 руб.
Хлопчатобум. издѣлій (140 мплл. метровъ)	»	20.000,000 »
Шерстяныхъ издѣлій	»	12.500,000 »

Вывозъ состоялъ преимущественно изъ:

Шелка (30,000 кипъ) . . .	на	25.000,000 руб.
Чая (25 мил. килогр.) . . .	»	22.500,000 »

Вообще будущность Шанхая является въ блистательномъ видѣ, такъ какъ торговля его, при помощи Янгъ-Тце-Кіанга и въ особенности при посредствѣ Ханъ-Коу, можетъ только расширяться съ увеличеніемъ потребленія въ Китаѣ европейскихъ продуктовъ.

Россія давно имѣетъ съ Китаемъ весьма важную для нея сухопутную торговлю, преимущественно чрезъ Кяхту, которую необходимо поощрять и развивать всячески. Для будущаго имѣетъ также весьма важное значеніе для Россіи и морская торговля съ Китаемъ черезъ наши порты на Тихомъ океанѣ.

Виды торговли съ Китаемъ черезъ Кяхту и по Амуру, представляются въ слѣдующемъ видѣ въ 1868 году:

Отпущено товаровъ . . .	на	3.529,718 руб.
» монеты	»	1.556,605 »
Привезено товаровъ . . .	»	6.265,346 »
Общій оборотъ .	на	11.351,169 руб.

Важнѣйшіе товары, вывезенные изъ Россіи были:

	въ 1867 г.	въ 1868 г.
	рублей.	
Шерстян. издѣлія . . .	на 2.170,998	1.987,099

		въ 1867 г.	въ 1868 г.
		рублей.	
Бумажныя издѣлія . . .	на	878,124	1.040,113
Мягкая рухлядь. . . .	»	387,411	201,146
Кожи	»	321,177	159,724
Хлѣбъ	»	58,509	22,968
Льнян. и пеньков. издѣлія.	»	168,407	12,142
Металлы	»	24,494	22,376

Важнѣйшіе товары, привезенные въ Россію изъ Китая, были:

		въ 1867 г.	въ 1868 г.
		рублей.	
Чаи.	на	4.975,594	5.584,440
Бумажныя издѣлія. . .	»	173,162	213,548
Кожи	»	84,643	72,064
Скотъ	»	105,578	91,578

По сортамъ было привезено чая въ 1868 году:

Цвѣточнаго, зеленаго и желтаго. .	15,537 пуд.
Торговаго чернаго.	163,517 »
Кирпичнаго	185,983 »
Итого . .	365,037 пуд.

Для слѣдующихъ ниже разсчетовъ, нужно имѣть въ виду слѣдующія свѣдѣнія. Въ Китаѣ:

Вѣсъ. Пикуль=100 кети или гиновъ=147½ русск. фунтовъ или 133⅓ англ. фунтовъ.

Монета. Ланъ или тэльсъ=10 гинамъ=100 фынамъ=1,000 ли=10,000 хао. Въ Гонгъ-Конгѣ считаютъ 71 ланъ 7 гин.= 100 мексиканскимъ долларамъ, въ Кантонѣ и Фу-чу-фу принимаютъ 100 милл. долларовъ=72 ланамъ.

Капиталы изъ Европы въ Китай большею частью не трассируются, а переводятся посредствомъ кредитивовъ на 6 мѣсяцевъ по предъявленію. При этомъ, среднимъ числомъ, платится 2% за коммиссію, ½% китайцамъ и ½% за разные расходы,

всего 3%. Курсъ тэльса или лана возвышается отъ 6 шилл. до 6 шилл. 8 пенс.; на русскія деньги онъ стоитъ 1 р. 89 до 2 р. 10 коп. По курсовому счисленію средняя стоимость тэльса = 2 р. 30 коп., а по расчету кяхтинскихъ купцевъ, болѣе близкому къ настоящему нашему курсу, даже 2 руб. 60 коп.

Въ Кантонѣ всѣ цѣны означаются съ доставкою на бортъ корабля, а въ Фу-чу безъ таможенныхъ и др. расходовъ.

Таможенная пошлина съ отпускаемаго чая равна 2.5.0 ланамъ съ пикуля, которые должны быть уплачиваемы чистымъ серебромъ, что соотвѣтствуетъ 2.8.0 ланамъ обыкновенной монеты. Ластовый сборъ въ китайскихъ портахъ равенъ 0.4.0 лана съ офиціальной тонны. Суда, постоянно плавающія въ китайскихъ водахъ между портами, уплачиваютъ ластовые сборы одинъ разъ каждые четыре мѣсяца.

Въ важнѣйшихъ портахъ Китая, открытыхъ иностранцамъ въ 1869 году, были слѣдующія цѣны на товары и провозы:

Въ Шанхаѣ:

отпускные товары:

		ланъ.
Черный чай	мѣсто	19 до 20 7. 5.
Зеленый »	»	25 » 29

Шелкъ сырецъ.

Tsallee № 4 и 5	пикуль	430 » 450
Hangchow Tsallee. . . .	»	460 » 470
Yuenfa № 2.	»	520
№ 3.	»	480 » 490
Taysaam № 3	»	420 » 430
Shaovings	»	400 » 430
Rereeled Haining.		450 » 580
Tsallee		430 » 560

Шелковыя издѣлія.

Long Pongees № 1, 30 ярд., за лапъ чистаго шелка . . .	0 . 4 . 9

				лань.				
Common Pongees			0	4	2			
Nankin Pongees 14 ярд. штук. въ 10 ланъ			4	1	0			
Szechuez Pongees	»		3	7	5	до	3	7 7
Sarsnets 60 ярд.	за ланъ		0	4	7			
Handkerschiefs № 1			0	4	9			
Хлопокъ шанхайскій кипа			14			»	14	5 0
» нингпо » . . .			16	5	0			
China Grass бѣлая № 1.			13	6	0			
» » зеленая.			8	до	10			
» » желтая.			5	5	0	»	6	5 0
Ревень *Tien-tzin.*			30	40				
» *Sze-shuez*			5	8				
Привозные товары:								
Американскій дриль 40 ярд. . .			4	3	0	»	4	4 5
» женсъ » . .			3	7	0	»	3	8 0
» *Scheetings* »			3	9	0	»	4	
Сѣрый шертингъ . .	по вѣсу		0	8	5	до	2	8 0
Бѣлый »	»		1	9	0	»	2	6 0
Бязь »	»		1	2	5	»	2	2 5
Ситецъ »	по цвѣту		1	3	0	»	1	8 0
Адріанопольск. товаръ	32 ш. 24 яр.		1	7	0	»	2	1 10
Плисъ	22 ш. ярдъ		0	1	9½	»	0	2 0
Полуплисъ	18 » »		0	1	7	»	0	2 7
Носовые платки . . .	по цвѣту		0	5	0	»	0	6 0
Spanish Stripes . . .	ярдъ		0	7	2	»	1	4 8
Саржа	»		6	1	0	»	7	0 0
Камлотъ	»		12	5	0	»	21	
Крап. люстринъ . . .	»		4	2	0	»	4	7 0
Ластингъ	»		9			»	11	
Крапов. ластингъ . .	»		5	0	0	»	8	5 0
Салфетки	»		4			»	4	4 0
Англ. и нѣмец. дриль .	»		3	5	0	»	4	0 0
Муселинъ	12 яр.		0	5	0	»	0	7 5

			лан.						
Рисъ	шанхайскій	пик.	1	1	4	до	1	3	0
»	кантонскій.	»	1	2	0	»	1	3	0
.	бенгальскій	»	0	7	5	»	1	2	5
»	манилла .	»	0	7	0	»	0	9	0
»	сіамскій .	»	0	5	5	»	1	1	5
»	рангунъ .	»	0	8	0	»	1	0	5
»	сайгунъ .	»	0	5	5	»	0	9	5
Сахаръ	кантонскій.	»	2	9	0	»	5	2	0
»	маниллa .	»	2	6	0	»	4	3	0
»	сватоу . .	»	2	6	0	»	3	4	0
»	формоза .	»	2	6	0	»	3	4	0
»	амой . .	»	2	6	0	»	3	3	0
Металлы	свинецъ .	»	5	6	0	»	5	9	0
	желѣзо рѣзное	»	2	2	5	»	2	3	5
	» круглое	»	2	3	0	»	2	6	0
	» полосовое	»	1	9	0	»			
	сталь . .	»	3	4	0	»	3	6	0
	ртуть . .	»	47	0	0	»	47	5	0
	олово straits	»	20	0	0	»	21	5	0
Провизія	мука. . .	бочен	6	7	5	»	7	0	0
»	пшеница .	пик.	1	2	0	»	1	2	5
Каменный уголь	кардифъ .	тонна	1	1		»	10	5	0
»	англійскій	»	1	0		»	9		
»	американскій	»	1	0		»			
»	австралійскій	»			8	»	8	2	5
»	японскій .	»			6	»			
»	формоза .	»			6	»	6	2	0
Перецъ	черный. .	пик.	6	2	0	»	6	3	0
»	бѣлый . .	»	8	5	0	»	9		
Тростникъ		»	2	2	0	»	4	4	0
Сапанъ.		»	1	7	0	»	2	8	0
Бетел. орѣхи. . . .		»	3			»	6	5	0
» дерево . . .		»	4			»	5	5	0
Сандалъ		»	3	6	0		3	8	0

				лань.				
Сандалъ тимор. . .	пик.	6						
Гвоздика	»	6			до	7	5	0
Горохъ	»	1	3	5	»	2	0	3
Бобов. жмыхи . . .	»	0	8	9	»	1	0	5
Японскіе продукты:								
Камышъ лучшій . .	»	4			»	6		
№ 1—3 . .	»	14		0	»	3	4	0
Beche de mer . . .	»	22			»	47		
Каракатица	»	12			»	15		
Аваби	»	24			»	30		
Акуловыя перья . .	»	22			»	44		
Грибы	»	20			»	75		

Фрахты:

Въ Лондонъ параходомъ 8 фунт. стер. за тонну въ 40 куб. фут., паруспыми судами 6 и 6½ фунту стерлинг. за тонну въ 50 куб. футъ.

Въ Тянъ-Дзинъ 50 центовъ съ пикуля, въ Сватоу 40 цент.

Всѣ означенныя выше цѣны слѣдуетъ разсчитывать по курсу отъ 5 ш. 11 п. до 6 мил.

Въ другихъ китайскихъ портахъ мы считаемъ излишнимъ повторять столь подробныя свѣдѣнія о цѣнахъ привозныхъ товаровъ, за исключеніемъ русскихъ и ограничимся одними отпускными для насъ несравненно болѣе важными. Кромѣ того, нужно замѣтить, что господа Ивановъ, Носковъ и Оборинъ сообщаютъ постоянно столь подробныя свѣдѣнія о китайской торговли въ газетахъ, какихъ мы не имѣемъ даже и для большинства русскихъ портовъ.

Цѣны въ Кантонѣ:

				лань				
Чай	*Congou.*	14	до	16				
»	*Gunpowder* . . .	12	»	17				
»	*Imperial*	18						
				долларовъ				
Шелкъ	*Loong Kong* . .	пик.	505					
»	*Re-reeled Cumchook*	»	540	до	550			

*

				долларовъ.
Шелкъ	flors silk . . .	фунт.	5	
»	никти	»	5 20	
Кассія		пик.	20 50	
»	почки . . .	»	38	до 39 50
Масло изъ кассіи		»	150	
Anised star		»	24 50	» 25 50
Ревень		»	60	» 85
Camboge		»	89	» 100
Вермильонъ		ящ.	36	» 37
China Root		»	4 4	» 20
Galangal		»	2 20	» 2 40
Спички		»	76	81

Въ Кіу-Кіангѣ:

			лянъ
Чай	*Hokow* . . .	12 25	
»	*Ningchows* . .	25	до 29½

Въ Фучу:

Чай	*Congou* . . .	8 8	» 11	3

Въ Хань-Коу (по русскимъ свѣдѣніямъ):

Въ сезонъ всего было вывезено чая изъ Хань-Коу:

Въ 1869 году . .	546,690	мѣс.	пп	50 067,359 фун.
» 1868 » . .	442,093	»	»	45.959,821 »
» 1867 » . .	358,784	»	»	34.884,479 »
» 1866 » . .	395,784	»	»	35.585,622 »

На арендованныхъ русскими фабрикахъ приготовлено чаевъ съ 1-го января по 31-е декабря:

	въ 1867.	1868.	1866 г.	
пекинскаго чернаго . . .	39,464	46,934	52,355	ящик.
» зеленаго . .	1,335	1,523	4,664	»
Обыкновеннаго	25,901	8,905	19,964	»
Фу-ча		783	20	»
Полѣнчатаго		10		»
	66,700	58,150	77,003	ящик.

Цѣны были:

			ланъ		
Чаи Хубейскіе	хорошіе	29	до	35	
»	средн.	17	»	27	
»	нисшіе	15	»	16	
Хунанскіе	хорош.	24	»	$30\frac{1}{2}$	
»	средн.	18	»	$22\frac{1}{2}$	
»	нисш.	$12\frac{3}{4}$	»	$16\frac{1}{2}$	
Сукно мизерицкое Тюляева	кусокъ			$32\frac{1}{2}$	до 35
Бабкина	»			33	» $38\frac{1}{2}$
Плисъ	арш.			14	фыкъ
Кожи юфть . . .	штука	2	60	2	70
Ревень лучш.	»		85		
» худш.	»		20	35	
Лонгельсъ	»	6	55	6	80
При цѣнѣ доллара .	отъ	74	до	76	10

Фрахты изъ Ханъ-Кау въ Тянь Дзинъ 13 ланъ тонны, въ Шанхай 5 ланъ за тонну въ 40 футъ.

Означеніи Ханькоу, какъ внутренняго рынка для Китая, можно судить по слѣдующей сравнительной вѣдомости главнымъ предметамъ, ввезеннымъ изъ Хань-коу въ 1868 и 1 869 годахъ

	въ 1868 г.	въ 1869 г.	
Опіума Мальва . . .	280,800	244,100	гин.
» Патна . . .	8,000	18,100	—
Шертинга сѣраго . .	1.050,720	1.107,869	кус.
» бѣлаго . .	66,186	69,763	—
» фигурчат. .	17,758	24,385	»
Холста бумажнаго . .	334,515	449,265	»
Дриля	114,948	199,902	»
Ситца	29,864	30,471	»
Платковъ бумажн. . .	34,069	13,723	дюж.
Плиса и полуплиса .	20,702	20,514	куск.
Сукна русскаго . . .	2,471	7,105	»

	1868.	въ 1869.	
Хлопка	13.378,400	13.691,000	гин.
Орлеанса	72,702	88,651	куск
Спанишъ страйпса. .	12,473	73,337	»
Полусукна.	9,813	13,084	»
Камлота	45,579	49,840	»
Лонгъ-элса.	93,093	93,002	»
Ластинга	11,217	10,905	»
Сахара бураго . . .	11.782,100	9.752,200	гин.
Чернаго перца . . .	2.677,400	2.686,500	»
Морской капусты . .	7.372,800	7.600,900	»
Свинца	2.732,700	4.069,400	»
Олова	280,300	168,400	»
Ртути	275,300	228,800	»

Сравнительная продажа русскихъ суконъ въ Ханькоу за два минувшихъ года была:

		въ 1868 г.	въ 1869 г.	
Мизерицкаго	Бабкиныхъ	2,400	3,070	куск.
»	Тюляева	2,873	1,940	»
»	Алексѣева	95		
»	Осипова	100		
Городоваго	Суворова	50		
Корноваго	Ремизова	200		
Полусукна	Бабкиныхъ	60	280	»
		5,780	5,290	куск.

Въ Тянь-Дзинѣ (по русскимъ свѣдѣніямъ):
Цѣны русскимъ товарамъ были:

		лан.				
Сукно Тюляева	кус.	32½	до	33		
» Бабкина	»	33	»	38		
Амурская морская капуста	пик.	1	»	66	1	77
Струя каборож.	фунт.	32 р.		98	коп.	
Сафьянъ.	штук.	68	до	75	фынъ.	

					лань.		
Юфть.			»	2	60	2	80
Шерсть верблюжья . . .			пик.	7			
Бараньи шкуры			»	76	»	78	фынъ.
Ревень			100 гин.	74			
Дриллингъ 1 сорта . . .			40 ярд.	4	15	до 4	40
»	2	»	. . . 30	»	3	30 » 3	85

На привезенные изъ гавани Посьета образцы лѣса сдѣлана была слѣдующая разцѣнка: на бревна длиной отъ 8 до 8½ аршинъ и толщиной отъ 5 до 6½ вершковъ въ отрубѣ: сосновыя отъ 6 до 7, лиственичныя отъ 7 до 8, березовыя (на выборъ) отъ 10 до 13, дубовыя отъ 9 до 10, кедровыя отъ 8 до 9 руб. сер. мон. за бревно, покрытое корой. Разцѣнка эта составлена приблизительно и можно предполагать на нѣкоторые сорта, какъ-то: сосновыя и дубовыя бревна, прибавку. Береза въ Китаѣ въ маломъ употребленіи.

Цѣны китайскимъ товарамъ:

		Ланы. от		до	
Сахаръ	песокъ бѣлый (кантонскій) за 100 гин.	8	40	8	70
	(изъ Чжань-чжеу).	7	20	8	
	тхоу-ченъ-гунъ-бай	6	70	7	10
	амойскій 1-го сорта			9	20
	кантонскій 2-го сорта	4	80	6	90
	красный: тхай-цинъ			3	35
	гуанъ-чи.			3	96
	чжанъ-чжеу			3	90
	амой			4	40
	фучанскій			4	20
	леденецъ бѣлый кантонскій и изъ Амоя	8	60	60	80
	желтый и красный чунъ-бинъ. .			8	40
	черный (тинъ-бинъ)			5	10
	желтый (цинъ-хуанъ)			4	80
	сай-сюе			5	

		Л а н ы.			
Табакъ:	красный для маленькихъ трубокъ высокаго сорта за 525 бакчей .	12	50	13	50
	дпнь-янь / суанъ-моо — за ящикъ	5	70	6	20
	для куренія въ кальянѣ (шуй-янь): цзинь-тяо (зеленый нитяный) за за 100 гин.	33	80	38	
	хуанъ-тно (желтый нитяный). .	29		31	
Краски:	красная сафлеръ (изъ Сычуана) за 100 г.			8	40
	киноварь (инь-чжу)			33	50
	чжань-дань			14	
	румяна въ листахъ изъ ваты за 100 листовъ				85
	голубая (янь-дань) за 100 г. . .			6	60
	индиго, янь-цинъ, фу-цинъ.			26	
	бѣлила свинцовыя (хан-фынъ) за 100 коробокъ.			6	80
	2-го сорта данъ-фынъ . . .			7	
	желтая (изъ дерева хуай-шу) за 100 гин.			4	
Растенія:	засахаренные плоды (вынь-дунъ).			13	30
	гуа-тяо.			8	10
	цю-бпиъ			7	
	имбирь изъ Фуцзяна (минь-цзянь).			6	50
	морская капуста, хай-дай . . .			2	40
	приправа. цицай, ци-линъ. . .			5	80
	стручки, даляо за 100 г. . . .			21	
	орѣхи, цзы-юань	—	—	5	80
	ядра изъ нихъ же	—	—	12	—
	перецъ черный, гуюэ	—	—	7	20
	грибы древесные черные (моръ).	—	—	5	20
Чай: ганъ-хуа, луганъ за полѣно $6^1/_2$ г. .		—	48	—	60
Масла: Тунъ-ю сырое за 100 гин. . . .		—	—	7	60
	вареное	—	—	7	80

	Лаиы.			
чайное	8	50	9	—
розовое	—	—	18	—
Бумага: золочен. и серебр. для кумир. . .	—	—	13	—
моу-бянь-чжи писчая	—	—	5	70
бяо-синь-чжи для вздув. огня. .	—	—	3	80
фынъ-лянь-чжи для оконъ и копирная у русскихъ	—	—	8	80
хуанъ-бяо «для кумир.»	—	—	1	20
Металлы: бѣлая мѣдь въ кускахъ, бай-тунъ.	—	—	55	—
свинецъ «тяо-пянъ»	—	—	7	80
олово «тянь-си»	—	—	21	—
сталь «тяо-ганъ» за ящикъ. . .	14	50	16	—
Дерево красное за 100 гин.	—	—	4	60
Вилки дер. черн. палоч. за 1,000 паръ . .	—	—	6	50
Клей рыбій «юйбяо» за 100 гин.	—	—	50	—
Воскъ растительный, бай-ла	—	—	150	—
Квасцы «бай-фань»	—	—	2	80
Мышьякъ «синъ-пи»	—	—	11	—
Смола сосновая «сунъ-сянъ».	—	—	3	80
Гучжиръ «оу-цзянь» изъ Калгана. . . .	—	—	2	90
Ленъ «цзу-ма изъ Сы-чуана»	11	50	13	—
мѣстный	—	—	15	—

Всѣ цѣны выставлены по свѣдѣніямъ изъ маклерской лавки, продающей эти товары; слѣдовательно съ возвышеніемъ отъ 5 до 10%. Кондиціи 96‰ на ямбовое серебро по вѣсу цянь-пинъ, который легче лаочанъ-пина на $\frac{1}{2}$%.

Фрахты изъ Ханькоу въ Тянзинъ 10—13 лянъ за тонну пароходы, изъ Шанхая въ Тянь-Дзинъ 4—6 лянъ, обратно 7 лянъ за тонну, парусами $3\frac{1}{2}$ лянъ за тонну.

Японія. Японія открылась для европейской торговли очень недавно, послѣ двухсотлѣтняго уединенія; потому что позволенія голландцамъ торговать въ маленькой колоніи Дешима не имѣло серьезныхъ результатовъ. Постепенно открыты теперь для торговли порты Нангасаки, Іокогама, Хокодаде, Гіого,

Осакка, наконецъ Іеддо и Неегата. Хотя торговля Европы съ Японіей далека еще отъ размѣровъ китайской и остъ-индской торговли но, сравнивая населеніе всѣхъ трехъ странъ, надобно удивляться быстрому прогрессу торговли въ Японіи. Это происходитъ вслѣдствіе особой легкости японцевъ усваивать себѣ европейскіе привычки и цивилизацію. Важнѣйшіе предметы торговли по привозу хлопчатобумажныя и шерстяныя издѣлія, пароходы и оружіе, а по отпуску, шелкъ и чай. Въ особенности нужно ожидать разширенія японской торговли по сооруженіи тамъ желѣзныхъ дорогъ и съ развитіемъ горнаго дѣла, для котораго имѣются въ Японіи всѣ данныя.

Общій оборотъ японской внѣшней торговли былъ въ 1868 году:

порты.	привозъ долларовъ.	вывозъ	судовъ пришло	ушло.
Іокагама . .	18.849,318	33.918,134	373	342
Осака . . .	5.198,448	1.148,787	192	178
Хокададе . .	214,035	431,152	119	113
Нагасаки (1867)	5.248,986	1.775,907	294	265

Главнѣйшіе предметы отпуска были:

шелкъ 19,000 кипъ въ 100 фунт. } въ Англію
чай 15 мил. фунтовъ. } и Францію.
chowchow 414,592 пикуля въ 133 фунт., въ Китай.

Важнѣйшимъ портомъ Японіи былъ сначала *Нагасаки*, по близости его къ Китаю и превосходному порту, но въ послѣднее время Іокогама заняла первенствующее положеніе, а открытіе Гіого и Осакка въ центрѣ Имперіи еще болѣе подорветъ значенія Нагасаки. Послѣдній однако всегда сохранитъ отпускъ четырехъ милліоновъ фунтовъ чая и значительнаго количества растительнаго воска и камфоры. При его посредствѣ будетъ снабжаться европейскими мануфактурами весь островъ Кью-Сью, не потеряетъ и онъ свое значеніе какъ порта.

Іокогама, этотъ клочокъ болота на берегу довольно неудобной гавани, пріобрелъ теперь по своему положенію первенствующее значеніе въ Японіи, и торговля его равняется уже 25 рублей мил.

Важнѣйшіе предметы отпуска суть: шелкъ сырецъ на $7\frac{1}{2}$ или 10 мил. руб., яички шелковичнаго червя отъ $3\frac{3}{4}$ до $6\frac{1}{4}$ мил. руб., чай на $2\frac{1}{2}$ мил. руб.; важнѣйшіе предметы привоза: хлопчатобумажныя издѣлія на 5 мил. руб. шерстяныя издѣлія на $3\frac{3}{4}$ мил. р., пароходы и оружіе на 3 мил. р., сахаръ (на $\frac{3}{4}$ мил. руб.), вина и ликеры (на $\frac{1}{2}$ мил. руб.), и иногда рисъ и хлопокъ. Отпускъ идетъ весьма правильно и съ барышомъ; но этого нельзя сказать еще о привозѣ; кромѣ бумажной пряжи и англійскаго шертинга, всѣ товары имѣютъ здѣсь весьма непостоянное требованіе.

О цѣнахъ товаровъ въ Іокагамѣ мы имѣемъ слѣдующія свѣдѣнія.

Цѣны привозныхъ товаровъ:

									долларовъ.
Шертингъ сѣрый . . .	за	$7\frac{1}{4}$ фунт.	2	65	до	2	$77\frac{1}{2}$
» бѣленый. . .			2	70	»	2	80
Бязь	»	6—7	»	1	80	»	2	20
Саржа лучшая	»	штуку		8		»	8	75
» blancets	»	фунтъ			50	»		55
Spanish stripes	»	ярдъ			75	»		
Камлотъ *BBB*	»	штуку		15		»	16	
» *SS*	»	»		13		»	14	50
Ластингъ	»	»		14		»	15	
Полосовое желѣзо . . .	»	пикуль		3	40	»	3	70
Свинецъ	»	»		6	75	»	7	
Жесть	»	ящикъ		6	75	»	7	

Сахаръ:

кантонскій бѣлый . .	»	пикуль		6		»	7	
манильскій	»	»		4	80	»	5	
формоза темный . . .	»	»		3	75	»	4	
Рисъ кантонскій. . . .	»	»		2	80	»	3	
» сайгунскій	»	»		2	20	»	2	30

Отпускныхъ товаровъ:

				долларовъ.
шелкъ:	*mybasch best*	за пикуль		980
	oshu best	»	»	900 до 930
	koshin № 1.	»	»	700
чай:	обыкновенный	»	»	15 до 18
	средній.	»	»	20 » 24
	хорошій	»	»	25 » 29
	лучшій	»	»	30 » 35
	отборный :	»	»	36 » 40

Курсъ стерлинга: банковые векселя 4 ш. 5 п. 4 ш. 5 п.; частные 4 ш. $5^3/_8$ до $4—5^1/_2$ п.

Сдѣлавъ очеркъ суэзскаго канала и всѣхъ открываемыхъ имъ для русской торговли и мореплаванія рынковъ, намъ слѣдуетъ теперь перейти къ разсмотрѣнію весьма важныхъ и едва ли не самыхъ существенныхъ вопросовъ: какими товарами будемъ мы торговать по новому пути, что можетъ отправлять Россія въ Египетъ, Аравію, Остъ-Индію, Китай и т. д., и въ какихъ произведеніяхъ она взаимно нуждается?

Относительно привоза въ этомъ случаѣ не можетъ быть сомнѣнія, потому что, хотя и въ болѣе ограниченныхъ размѣрахъ, Россія нуждается въ тѣхъ же самыхъ азіатскихъ товарахъ, что и западная Европа. Вотъ довольно полное перечисленіе товаровъ, привозимыхъ теперь въ Россію изъ Египта, Африки, Остъ-Индіи, Китая, Японіи, Индѣйскаго Архипелага и Австраліи.

Александрійскій листъ.
Анисъ.
Аррорутъ.
Асса-фетида.
Гвоздика.
Гвоздичныя головки.
Гутта-перча.
Гумми алибанъ
» гутъ.

Гумми шеллакъ оранжевый, полуоранжевый, красный и красноватый.
» опиума неочищенный.
» даммаръ.
Графитъ цейлонскій.
Индиго.
Имбирь
Камфора.
Кассія.
Катеху.
Каучукъ.
Камедь.
Канифоль.
Кардамонъ.
Кашу.
Какао.
Коломбовый корень.
Корица.
Кофе мокское.
» явское.
» малабарское.
» цейлонское.
Кошениль.
Красильное дерево.
Кубеба.
Кукельванъ.
Масло анисовое.
» изъ кассіи.
» косторовое.
» изъ корицы.
» гвоздичное.
» кокосовое.
» пальмовое.
Мускатный орѣхъ.
» цвѣтъ.
Мѣдь австралійская.

Натръ.
Нашатырь.
Олово.
Перецъ.
Перломутръ.
Рисъ.
Ромъ.
Рвотный орѣхъ.
Ревень круглый.
» прилюспутый.
Саго.
Сапанъ.
Сафлеръ бенгальскій.
» бомбейскій.
Сигары манильскія.
Слоновая кость.
Сѣра.
Табакъ манильскій.
Тикъ.
Тюрмерикъ (куркума, желтякъ бенгальскій.)
» явскій.
Тамариндъ черный.
» красный.
Фарфоръ японскій и китайскій.
Финики.
Хлопокъ египетскій.
» бомбейскій.
Черепаха.
Чернильныя орѣшки.
Чай китайскій, японскій и остъ-индскій.
Шелкъ сырецъ.
» пряденый.
Шелковые грежи.
» издѣлія.
Шерсть.
Эбеновое дерево и др.

Большая часть этихъ товаровъ привозится въ ничтожномъ количествѣ и продается раздробительно удрогистовъ и аптекарей, потому никакого вниманія не заслуживаетъ. Серьезными предметами привоза были до сихъ поръ, судя по «Видамъ внѣшней торговли» *):

	привезено въ Россію		
	въ 1867 г.	въ 1868 г.	въ 1869 г.
	пудовъ.		
Хлопокъ, по европейской границѣ	2.535,991	2.310,229	2.973,634
Индиго	47,341	47,087	47,030
Шелкъ сырецъ	5,593	6,055	14,807
» пряденый	9,697	8,090	
Рисъ	347,683	385,541	442,835
Саго	1,224	1,944	—
Кофе	407,193	368,177	466,665
Гумми	78,541	78,543	70,579
Каучукъ	18,248	30,364	
Олово	49,762	50,407	119,073
Перецъ	80,155	69,508	105,947
Имбирь, гвоздичн. головки цвѣтъ и пр.	25,364	16.193	
Гвоздика, корица, мускатн. и пр.	12,290	9,238	9,488
Чай, по европейск. границѣ	465,587	584,785	573,989
Мѣдь	129,819	179,733	181,368
Красильное дерево . . .	470,474	404,056	523.322
Натръ	123,397	52,517	
Ладонъ	20,845	19,965	
Чернильные орѣхи . . .	16,004	16,006	
Графитъ	45,785	44,945	

Кромѣ того, сахарный песокъ, черепаха, манильскія сигары и пр., о которыхъ нѣтъ отдѣльныхъ свѣдѣній въ печатныхъ

---

*) Мы приводимъ только вѣсъ товаровъ, какъ цѣнность ихъ, вслѣдствіе введенія постоянныхъ цѣнъ потеряла всякое значеніе.

таможенныхъ отчетахъ. Считая, что $^1/_3$ часть хлопка индѣйскаго и $^1/_2$ кофе мокскаго, явскаго и др. и выключая часть нѣкоторыхъ второстепенныхъ предметовъ, можно полагать, что потребленіе азіатскихъ товаровъ въ Россіи, привозимыхъ по европейской границѣ, хотя и ограниченное малою развитостью потребностей нашего населенія, достигаетъ уже 2.500,000 пуд. или 40,000 тоннъ.

Изъ этого количества въ южные черноморскіе порта привозилось до сихъ поръ самая ничтожная часть, а именно:

	въ 1867 г.	въ 1868 г.	
	п у д ы.		
Хлопка.	9,349	3,996	
Индиго	1,059	649	
Шелка сырца . . .	25	8	фунт.
» пряденаго . .	44	76	
Риса	105,565	113,025	
Саго	52	112	
Кофе	85.453	59,878	
Каучука	18	7	
Олова	2,980	3,374	
Перца	18,964	13,263	
Имбирь, гвоздичн. головокъ и пр. . . .	5,825	2,975	
Гвоздики, корицы и муската	2,104	1,167	
Чая кантонскаго . .	24,854	22,835	
Мѣди	10,642	13,937	
Красильнаго дерева .	20.942	14,143	

Т. е. около 280,000 пуд. или $4^1/_2$ тыс. тоннъ.

Кромѣ того, на Кавказъ, по Черному морю, привезено было въ 1868 году:

Кофе.	3,770	пуд.
Перцу	5,307	»
Пряностей	686	»

Чая	330 пуд.
Олова	1,246 »
Проч. колоніальн. товаровъ	300 »

Всего около 12,000 пудъ или 200 тоннъ.

Вообще на югъ Россіи всѣ эти товары доставляются на пароходахъ, преимущественно изъ Лондона и малыми партіями.

Колоніальною торговлею, не смотря на кажущуюся ограниченность ея оборотовъ, намъ никакъ нельзя пренебрегать. Подробное исчисленіе товаровъ покажетъ ниже, что Россія покупаетъ эти товары только изъ вторыхъ, а чаще изъ третьихъ и четвертыхъ рукъ. Такая напрасная переплата иностраннымъ торговцамъ, въ то время, когда барыши отъ колоніальной торговли и отъ перевозки ея произведеній могли бы оставаться въ карманахъ нашихъ капиталистовъ и пароходныхъ обществъ, не должна имѣть болѣе мѣста.

Освобожденіемъ себя отъ иностранной зависимости въ подобныхъ произведеніяхъ, мы положимъ твердое начало эмансипаціи своей отъ тягостной зависимости иностраннаго капитала вообще и иноземнаго торговаго флота. Таковы серьезные интересы Россіи, связанные съ торговлею по суэзскому каналу, значеніе которой на первое время будетъ именно не въ количествѣ привезенныхъ товаровъ и поступившихъ таможенныхъ пошлинъ, а въ ознакомленіи нашихъ коммерческихъ судовъ и торговцевъ съ отдаленными и прибыльными рынками, куда не допускала насъ до сихъ поръ иностранная конкуренція.

Хлопокъ.

Всемірная производительность хлопка распредѣлялась въ 1868 году слѣдующимъ образомъ:

Въ Соединенныхъ Штатахъ.	5.128,971 центн.
» Остъ-Индіи	4.408,095 »
» Египтѣ	1.153,419 »
» другихъ странахъ. . . .	1.167,408 »
Всего . .	11.857,893 центн.

Хлопокъ составляетъ важнѣйшій товаръ, привозимый въ Россію изъ Остъ-Индіи. Всего получается по европейской границѣ $2^1/_2$ милл. пуд. хлопка. Привезенный въ 1868 г., хлопокъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ по государствамъ:

Изъ Англіи	1.096,130	пуд.
» Пруссіи	1.030,206	»
» Ганзейскихъ городовъ .	52,859	»
» Австріи	12,737	»
» Турціи	2,916	»
» Соединенныхъ Штатовъ.	115,253	»
» Румыніи	128	»

Хлопокъ этотъ идетъ къ намъ изъ Соединенныхъ Штатовъ, Бразиліи, Остъ-Индіи, Египта и Анатоліи, но потребители хлопка, т. е. бумагопрядильщики, не имѣютъ его изъ первыхъ рукъ. Небольшая часть покупается въ Ливерпулѣ и Лондонѣ черезъ собственныхъ агентовъ, но значительнѣйшая часть, въ особенности для Москвы, идетъ при посредствѣ спекулляторовъ и преимущественно бременскаго дома Кнопа, имѣющаго агентовъ въ Нью-Іоркѣ и Бомбеѣ. Наибольшая часть хлопка (1.228,405 пудъ) доставляется въ Россію черезъ Петербургъ. Значительное количество (848,545 пудъ) идетъ теперь и черезъ Вержболово, куда получается изъ Кенигсберга.

По новому торговому пути можетъ доставляться въ Россію хлопокъ египетскій и остъ-индскій.

Египетскій хлопокъ, выращенный изъ американскихъ сѣмянъ, какъ извѣстно, самаго лучшаго качества, длинноволосый, даетъ очень небольшіе угары, 5—10% (индѣйскій 10—12%); но потребленіе его въ Россіи весьма ограничено по дороговизнѣ, и въ особенности потому, что по своему высокому достоинству онъ употребляется для пряжи высшихъ номеровъ, отъ 60-хъ до сотыхъ; русскія же прядильни прядутъ преимущественно пряжу отъ 6-го до 42 номера. Цѣна въ Москвѣ египетскаго хлопка въ настоящее время отъ 16 до 17 руб. за пудъ.

Но если египетскій хлопокъ не можетъ идти съ выгодою для нашихъ ситцевъ и др. чисто бумажныхъ издѣлій, то потребность его для пряжи, употребляемой для выдѣлки издѣлій изъ хлопка вмѣстѣ съ шерстью, будетъ постоянно возрастать.

По англійскимъ свѣдѣніямъ, въ 1867 году, изъ 427,470 центнеровъ хлопка, вывезеннаго изъ Англіи въ Россію, было хлопка:

Американскаго . . .	205,435	центн.
Бразильскаго . . .	80,920	»
Египетскаго . . .	3,629	»
Остъ-индскаго . . .	127,606	»
Прочаго	9,880	»

Т. е. остъ-индскій хлопокъ составлялъ около 30% всего привоза.

По другимъ свѣдѣніямъ количество остъ-индскаго или *суратскаго* хлопка, привозимаго въ Россію, можно положить въ 900,000 пудъ или 20,000 тоннъ,—считая 45 пудъ или 4 или 5 кипъ на тонну вмѣстимости. Онъ доставляется черезъ Бременъ и Ливерпуль и въ ничтожномъ количествѣ черезъ Тріестъ, благодаря пониженію провоза по желѣзной дорогѣ изъ Тріеста до Петербурга до 70 коп. съ пуда. Потребленіе суратскаго хлопка постоянно возрастаетъ въ Россіи, какъ возрастаетъ вообще привозъ всѣхъ продуктовъ, потребляемыхъ массою народа.

По мнѣнію московскихъ фабрикантовъ, потребленіе хлопка возрастаетъ ежегодно въ Россіи на 3%, и со временемъ будетъ возрастать еще сильнѣе, по мѣрѣ развитія народнаго благосостоянія. Вообще хлопокъ можетъ быть смѣло отнесенъ теперь къ разряду предметовъ первой необходимости, потребленіе которыхъ можетъ только постоянно возрастать и удешевленіе которыхъ даже на нѣсколько копѣекъ въ пудѣ съ выгодою отражается на этихъ предметахъ.

Сборъ хлопка въ Остъ-Индіи простирается въ настоящее время до 2.150,000 кипъ, изъ которыхъ около 1.850,000 кипъ вывозятся за границу, а 300,000 кипъ приблизительно потребляются на мѣстѣ.

Остъ-индскій хлопчатникъ есть, какъ извѣстно, растеніе травя-

*

нистое и однолѣтнее (*Gossipium herbaceum*), онъ достигаетъ вышины отъ 4 до 6 футъ, цвѣты его желтые, сѣмяна покрыты сѣроватымъ пухомъ, волокно короткое. Онъ тождественъ съ хлопчатникомъ китайскимъ, персидскимъ, анатолійскимъ и египетскимъ, но отличается отъ многолѣтнихъ видовъ хлопчатника: *Gossipium arboreum* (растетъ тамъже), *Gossipium barbadense* (извѣстный американскій хлопчатникъ) и *Gossipium Peruvianum* (южно-американскій хлопчатникъ).

Важнѣйшія по производству хлопка въ Остъ-Индіи мѣстности можно раздѣлить на три главныхъ округа:

Бомбейскій, отпускающій 1.100,000 кипъ;

Сѣверо-восточный, отпускъ котораго идетъ черезъ Калькутту въ количествѣ 400,000 кипъ; и

Южный, заключающій въ себѣ Мадрасъ, Коканада и Тютикоринъ и отпускающій 350,000 кипъ.

Можно было бы составить четвертый округъ изъ плантацій хлопчатника вдоль р. Инда отъ Куррачи до Лагора, но какъ тамъ производится не болѣе 100.000 кипъ, отпускаемыхъ по большей части черезъ Бомбей или Калькутту, то эта мѣстность не заслуживаетъ особеннаго вниманія.

Три большихъ округа: бомбейскій, сѣверо-восточный и южный, раздѣляются, въ свою очередь, слѣдующимъ образомъ:

1) Провинціи, составляющія районъ Бомбея.

Бераръ, центральныя провинціи и Кендишъ, которыхъ хлопокъ называется *Omawuttee* и *Hingenghaul* и производится въ количествѣ 400 или 450,000 кипъ.

Гузератъ, хлопокъ котораго называется *Dhollerah* и производится въ количествѣ 350 или 400,000 кипъ.

Дарваръ, котораго важнѣйшіе сорта называются *Complah* и *Sawgined*, производитъ 150—200,000 кипъ.

Броахъ производитъ 100,000 кипъ.

2) Сѣверо-восточный округъ сосредоточенъ около Агры въ кругѣ, окружность котораго проходитъ черезъ Дели, Жейпуръ, Гваліуръ и Каунпуръ; важнѣйшіе внутренніе рынки для него Агра, Аллигаръ, Мутра и Булундшугумъ. 400,000 кипъ, собираемаго здѣсь хлопка, направляются на Калькутту и получаютъ

не совсѣмъ точное названіе *бенгальскаго* хлопка. Одна Агра въ 1867 году получила 150,000 кипъ хлопка, двѣ трети котораго пошли по желѣзной дорогѣ, а одна треть на баркахъ по Гангу, для чего нужно до Калькутты употребить отъ трехъ до четырехъ мѣсяцевъ времени. Нѣтъ сомнѣнія, что желѣзная дорога по окончаніи ея отъ Агры до Бомбея привлечетъ къ послѣднему часть хлопка изъ сѣверо-восточнаго округа.

3) Южный округъ представляетъ, во первыхъ, 200—250,000 кипъ хлопка, идущаго черезъ Мадрасъ и получаемаго по большей части въ Беллари и въ меньшемъ количествѣ въ Миссорѣ и Салемѣ; во вторыхъ, 60,000 кипъ, получаемыхъ изъ Кокопада и производимыхъ въ Низамѣ, и, наконецъ, 40,000 кипъ, собираемыхъ въ Тинневелли и отпускаемыхъ изъ Тютикорина.

Пять шестыхъ остъ-индскаго хлопка идетъ въ Англію, остальное количество распредѣляется между Китаемъ и Европою.

О направленіи торговли хлопкомъ могутъ служить приблизительно слѣдующія свѣдѣнія. Изъ Бомбея въ первую половину 1869 г. было вывезено хлопка:

Черезъ Суэзъ	136,890	кипъ.
Вокругъ мыса Доброй Надежды .	787,000	»
Итого. .	923,890	кипъ.

Отправленный черезъ Суэзъ, хлопокъ пошелъ:

Въ Марсель.	6,670	кипъ.
» Гавръ	8,190	»
» Барселону	370	»
» Венецію	60	»
» Тріестъ.	14,360	»
» Геную	4,950	»
» Неаполь.	100	»
» Лондонъ	410	»
» Ливерпуль. . . .	101,650	»

По качеству своему, хлопокъ изъ разныхъ мѣстностей въ Остъ-Индіи можетъ быть расположенъ въ слѣдующемъ по-

рядкѣ: бомбейскій хлопокъ самый лучшій, за тѣмъ идетъ мадрасскій, коконада и тютикоринскій, потомъ бенгальскій и, наконецъ, куррачи. Остъ-индскій хлопокъ даже въ лучшихъ сортахъ, не смотря на значительныя улучшенія, далеко уступаетъ еще американскому, въ особенности по длинѣ волоса, и потому цѣна его всегда на 20 или 30% дешевлѣ послѣдняго въ Европѣ. Впрочемъ, въ послѣднее время, при современномъ направленіи и положеніи европейской промышленности, качество товара играетъ роль второстепенную. На первомъ планѣ стоятъ дешевизна и изобиліе.

Сборъ хлопка только недавно достигъ въ Остъ-Индіи количества 2.000,000 кипъ, и то благодаря особымъ усиліямъ правительства; десять лѣтъ тому назадъ, онъ не превосходилъ 6—800,000 кипъ. Культура хлопчатника, развилась, какъ извѣстно, подъ вліяніемъ американскаго кризиса, и потому интересно знать, можетъ ли удержаться она при нормальныхъ условіяхъ.

Отзывы людей свѣдущихъ показываютъ, что большіе барыши послѣдняго времени сдѣлали много для развитія остъ-индскаго сельскаго хозяйства. Они позволили земледѣльцамъ, до того очень бѣднымъ, отдѣлаться по большей части отъ деревенскихъ ростовщиковъ (sowcars), которые держали ихъ въ кабалѣ и доводили поборами до отчаянія. Въ настоящее время крестьянинъ, работая съ тою же энергіею, можетъ отложить въ запасъ немного денегъ. Обыкновенно онъ сѣетъ сначала хлѣбныя растенія для своего прокормленія, въ особенности родъ кукурузы, называемый jewaree, и за тѣмъ уже занимается производствомъ такого продукта, отъ продажи котораго можно было заработать наличныя деньги, наилучшимъ конечно является въ этомъ случаѣ хлопокъ, легкій сбытъ котораго въ самыхъ глухихъ мѣстностяхъ вполнѣ обезпеченъ.

Въ настоящее время расходъ по разведенію хлопка въ Остъ-Индіи не превосходитъ 40 рупій (что соотвѣтствуетъ на французскомъ рынкѣ цѣнѣ 20 франк. за 50 килогр.); такая цѣна оставляетъ конечно значительный барышъ, сравнительно съ цѣнами хлопка въ Гаврѣ или Ливерпулѣ.

При этомъ не нужно забывать, что Англія имѣетъ интересъ дѣлать изъ Индіи производителя продукта, въ которомъ округъ Манчестера такъ нуждается, потому остъ-индское правительство учредило особыхъ коммиссаровъ, которые всячески поощряютъ жителей къ разведенію хлопчатника. Хотя огромное количество земель занято уже подъ хлопчатникъ, но въ Остъ-Индіи имѣется еще масса земель, способныхъ для этой культуры; кромѣ того полученіе хлопка въ Индіи сравнительно не велико, и не превосходитъ теперь среднимъ числомъ 60—70 англ. фунт. хлопка съ акра, или 68—78 килограммовъ съ гектара.

По словамъ г. *Rivelt Carnac*, коммиссара по хлопку въ центральныхъ провинціяхъ и г. *Gilmour*, коммиссара въ Агрѣ, производительность хлопка въ Остъ-Индіи не уменьшится даже въ томъ случаѣ, если онъ будетъ обходиться 120 рупій (или 50 франк. съ доставкой въ Гавръ). Только во время очень дождливаго года сборъ хлопка будетъ временно сокращаться.

Новый сборъ хлопка поспѣваетъ къ февралю, но всегда можно покупать его впередъ. Успѣхъ покупокъ зависитъ отъ различныхъ условій и болѣе всего отъ телеграммъ изъ Англіи о цѣнахъ, во всякомъ случаѣ считаютъ, что мартъ, апрѣль и май лучшіе мѣсяцы для покупокъ, потому что хлопокъ новаго сбора прибываетъ тогда въ большомъ количествѣ и выборъ его весьма удобенъ.

Цѣна хлопка остъ-индскаго въ Ливерпулѣ *good-fair sawgined Dharwar* въ 1869 году за фунтъ.

		пенсовъ		
Въ январѣ. . . .	отъ	10	до	$10^{3}/_{4}$
» февралѣ . . .	»	$10^{1}/_{2}$	»	11
» мартѣ		$10^{1}/_{2}$		
» апрѣлѣ. . . .	»	$10^{1}/_{8}$	»	$10^{1}/_{2}$
» маѣ	»	$9^{1}/_{4}$	»	$9^{7}/_{8}$
» іюнѣ.	»	$10^{7}/_{8}$	»	11
» іюлѣ.		11		
» августѣ . . .	»	$11^{5}/_{8}$	»	$11^{7}/_{8}$
» сентябрѣ . . .	»	$10^{3}/_{4}$	»	$11^{1}/_{4}$
» октябрѣ . . .	»	10	»	$10^{1}/_{2}$

		пенсовъ.		
Въ ноябрѣ. . . .	отъ	$9^1/_2$	до	$9^3/_8$
» декабрѣ . . .	»	$9^3/_4$	»	$10^1/_8$

Цѣны остъ-индскаго въ Петербургѣ въ 1869 году за пудъ:

Въ февралѣ . . .		13 руб.		
» мартѣ	отъ	$12^3/_4$	до	13 руб.
» апрѣлѣ. . . .	»	13	»	14 »
» маѣ	»	$12^1/_4$	»	$12^3/_4$ »
» іюнѣ		$12^1/_2$		
» августѣ . . .		$14^1/_2$		
» сентябрѣ . . .		14		
» ноябрѣ. . . .		13		
» декабрѣ . . .	»	13	»	$13^1/_4$ »

Въ Москвѣ этотъ хлопокъ обыкновенно по 50 к. на пудъ дороже.

Въ настоящее время расходы на транспортъ хлопка изъ Остъ-Индіи до Москвы простирались до 85 коп. съ. пуда, а именно отъ Бомбея до Ливерпуля:

Via Cap	отъ	30	до	50	шилл. за тонну.
» Suez.	»	60	»	80	» »
Отъ Ливерпуля до Петербурга	»	20	»	25	коп. за пудъ.
Отъ Петербурга до Москвы	»	35	»	—	» »

По новому пути, если считать фрахтъ отъ Бомбея до Одессы въ 3—4 фунт. за тонну и по желѣзной дорогѣ отъ Одессы до Москвы 60—70 коп. съ пуда, провозъ пуда хлопка составитъ болѣе рубля съ пуда, но все таки будетъ значительный выигрышъ отъ сбереженія времени и барышей ливерпульскихъ купцовъ.

Г. Кнопъ считаетъ, что при прямомъ пароходномъ сообщеніи Одессы или Тріеста съ Бомбеемъ можно расчитывать немедленно на привозъ въ Россію 3,000 или 4,000 кипъ хлопка въ мѣсяцъ или 450,000 пудъ въ годъ. Но безъ сомнѣнія цифра эта должна быстро возрастать, по мѣрѣ оживленія пароходныхъ сообщеній по каналу, и вскорѣ дойдетъ до милліона пудъ.

Наиболѣе пригоденъ для русскихъ прядленъ хлопокъ *Sanyined Dharwar*, который бываетъ двухъ сортовъ, *fair* (средній) и *good* (высшій). Хлопокъ этотъ появляется на рынкахъ въ апрѣлѣ и въ маѣ, потому отправлять его выгоднѣе всего въ іюнѣ. Въ октябрѣ сильные туманы препятствуютъ отправкѣ и въ это время трудно зафрахтовать судно. Вообще и суда и хлопокъ выгоднѣе законтрактовывать въ Бомбеѣ за два мѣсяца до погрузки.

Хлопокъ въ Россію можно отправлять или изъ Бомбея, или изъ Карвара (Carvar), главнаго порта провинціи Дарваръ. Изъ послѣдняго можно перевозить хлопокъ въ Бомбей на каботажныхъ судахъ, но также необходимо избѣгать для этого октября, пока дождь въ горахъ препятствуетъ гужевой подвозкѣ хлопка съ плантацій. Лучшій же мѣсяцъ для отправки изъ Карвара іюнь мѣсяцъ.

Индиго. Россія потребляетъ ежегодно 47,087 пуд. индиго или кубовой краски, привозъ которой распредѣляется по государствамъ:

Изъ Англіи. . . .	19,561	пудовъ.
» Пруссіи . . .	19,933	»
» Италіи. . . .	128	»
» Голландіи. . .	4,476	»
» Греціи. . . .	906	»
» Франціи . . .	1,821	»
» Австріи . . .	668	»

Торговля индиго сосредоточена въ Россіи въ Петербургѣ, куда доставляютъ его ежегодно болѣе 35,000 пуд.

Индиго получается изъ растенія *Indigofera*, посредствомъ бросанія стеблей и листьевъ въ воду. Жидкость сливаютъ и сильно взбалтываютъ, затѣмъ оставляютъ въ покоѣ. Осадокъ и образуетъ индиго. Жидкость выпариваютъ и образуютъ массу, изъ которой дѣлаютъ кубы. Въ торговлѣ обращается много родовъ индиго. Лучшій бенгальскій и явскій; изъ Курна, Мадраса, Уда, Манилли и особенно изъ Египта хуже.

Хорошее индиго должно отличаться живымъ, чистымъ и

нѣжно-синимъ цвѣтомъ, изломъ его совершенно гладкій, бархатистаго вида. Оно боится солнца.

Общая производительность индиго въ Остъ-Индіи не превосходитъ теперь 80,000 маундовъ. Нужно имѣть въ виду, что при покупкѣ индиго необыкновенно цѣнится его укупорка на мѣстѣ. Не говоря о затруднительности укупоривать его при испорченности ящиковъ, эта укупорка служитъ указаніемъ, что товаръ по дорогѣ не подмѣшанъ.

Такъ какъ индиго товаръ до такой степени цѣнный, что его везутъ по большей части и теперь по Красному морю и египетскимъ желѣзнымъ дорогамъ, то суэзскій каналъ не будетъ имѣть никакого значенія на удешевленіе его доставки; къ тому же индиго рѣдко возятъ какъ грузъ, а фрахтъ его расчитываютъ съ цѣнности товара отъ $1\frac{1}{2}$ до 2%.

Индиго продается на аукціонахъ четыре раза въ годъ въ Лондонѣ. Цѣны остъ-индскаго индиго въ Лондонѣ была за центнеръ.

	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	28	4	7
» 1864 »	30	10	0
» 1865 »	31	7	2
» 1866 »	31	5	1
» 1867 »	35	17	6

А по сортамъ въ 1867 году:

Бенгальское	37	2	4
Манильское.	24	4	1
Мадрасское.	22	7	5
Бомбейское.	12	2	8

Для пароходства нашего индиго, какъ самый выгодный грузъ, можетъ имѣть значеніе. Въ Бомбеѣ впрочемъ получить его будетъ трудно, но въ Суэзѣ всегда имѣются большіе склады индиго индѣйскаго и египетскаго, такъ какъ Египетъ и Сирія потребляютъ большое количество этой краски.

Цѣны индиго были въ концѣ 1869 года въ Петербургѣ:

Бенгальскаго . .	отъ 145	до 160	руб.
Явскаго	» 135	» 180	»
Курпа.	» 115	» 125	»

Въ Москвѣ:

Бенгальскаго. . . отъ 138 до 170 р.
Явскаго . . . . » 145 » 170 »

Въ тоже время въ Лондонѣ цѣны были за фунтъ:

		шилл.	пенс.		шилл.	пенс.
Бенгальскій	отъ	1	6	до	10	1
Удскій	»	3	6	»	8	2
Мадрасскій	»	2	0	»	7	6
Курпа	»	3	6	»	8	9

Для такого дорогаго товара, какъ индиго, важно не столько удешевленіе провоза, сколько состояніе вексельнаго курса.

Шелкъ сырецъ, пряденый и грежи. Россія требуетъ изъ заграницы только высшіе сорта шелка сырца и шелковой пряжи. Шелковичныя яички она даже отпускала до послѣдней болѣзни на Кавказѣ шелковичныхъ червей. Всего было привезено въ Россію въ 1868 году 5,543 пуд. шелка сырца и 9,697 пуд. шелковой пряжи, которые распредѣлялись по государствамъ:

	сырецъ.	пряжа.
	пудовъ.	
Изъ Пруссіи.	5,147	7,612
» Ганзейскихъ город.	—	47
» Германіи	—	9
» Англіи	837	276
» Турціи	—	114
» Соединен. Штат. .	71	6
» Франціи	—	24

Привозъ шелка не усиливается, вслѣдствіе застоя въ нашей шелковой промышленности, неоправившейся послѣ пониженія тарифа 1857 года и паденія кяхтинской торговлѣ. Умиротвореніе и колонизація Кавказа и покореніе среднеазіатскихъ владѣній даетъ Россіи обширный рынокъ собственнаго шелка сырца, потому нельзя разсчитывать на быстрое усиленіе привоза его изъ Китая и Японіи. Тѣмъ болѣе, что цѣна провоза не имѣетъ почти никакого вліянія на цѣну шелка. Въ настоящее время его пе-

ревозили по Красному морю и египетскимъ желѣзнымъ дорогамъ и могли бы съ такою же выгодою доставлять и черезъ Кяхту. Фрахтъ изъ Китая черезъ Египетъ составляетъ 90 испанскихъ долларовъ, или 20 фунт. 1 шилл. за тонну въ 50 куб футъ или 7 центн.

Въ Лондонѣ среднія цѣны шелка сырца за фунтъ были:

	египетскаго.			остъ-индскаго.		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	0	19	5	0	18	8
» 1864 »	1	11	0	0	11	5
» 1865 »	1	5	4	1	2	6
» 1866 »	1	5	5	1	2	0
» 1867 »	1	4	8	1	1	2

	китайскаго.			японскаго.		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	0	19	2	1	0	9
» 1864 »	1	0	6	1	1	10
» 1865 »	1	6	2	1	9	0
» 1866 »	1	4	3	1	10	1
» 1867 »	1	4	11	1	10	0

Цѣны въ Москвѣ шелка китайскаго въ концѣ 1869 г. были за пудъ:

	грежи.	основа.
	р у б	л и.
Въ сентябрѣ . . .	290—350	500—530
» октябрѣ	320—360	500—570
» ноябрѣ	290—360	505—560
» декабрѣ	290—360	450—525

Въ тоже время въ Лондонѣ китайскій шелкъ за фунтъ:

		шил.	пенс.		шил.	пенс.
Tisatlee	отъ	21	0	до	31	—
Taysaam	»	18	0	»	23	6
Canton	»	15	0	»	22	6

Шелковичное дерево повсюду разводится въ Китаѣ, кромѣ сѣверныхъ провинцій. Лучшій шелкъ, называемый *taysaam*

получается изъ провинціи *Hockwang*; *Isallee* получается изъ этой же провинціи и въ *Chekiang*. Они собирались въ Нанкинѣ, но съ разореніемъ этого города торговля перешла въ Шанхай.

Китай доставляетъ теперь болѣе 90,000 центн. шелка, а Японія 20,000 центн., этотъ шелкъ распредѣляется по разнымъ европейскимъ государствамъ, о потребленіи которыми шелка можно составить себѣ понятіе по слѣдующимъ даннымъ. Привозятся ежегодно шелка на сумму:

Во Францію.	500.000,000	франковъ.
» Англію	250.000,000	»
» Австрію.	200.000,000	»
» Швейцарію. . . .	150.000.000	»
» Пруссію.	100.000,000	»

Можно полагать, что по суэзскому каналу будетъ доставляться въ Россію около 6,000 пудовъ шелка съ платою за провозъ 20 фунт. за тонну.

Рисъ. Потребленіе въ Россіи рису весьма незначительно, сравнительно съ пользою отъ этого товара. При распространеніи его употребленія, Кавказъ и туркестанское генералъ-губернаторство могли бы воздѣлывать рисъ въ значительномъ количествѣ. Изъ привезенныхъ въ Россію въ 1868 году 368,177 пудъ рису было доставлено:

Изъ Пруссіи.	84,285	пуд.
» Ганзейск. городовъ .	114,751	»
» Англіи	172,406	»
» Бельгіи	2,023	»
» Австріи	235	»
» Турціи	6,796	»
» Голландіи	1,898	»
» Франціи.	1,295	»
» Италіи	1,197	»
» Даніи.	6,996	»
» Испаніи	624	»
» Румыніи.	66	»

Кромѣ того много рису привозятъ въ Россію изъ Персіи.

Хорошій рисъ имѣетъ большія блестящія зерна, онъ бѣлъ и безъ запаха. Остъ-индскій рисъ мелокъ, матоваго бѣлаго цвѣта или темноватый, непрозрачный, вкуса пріятнаго, зерна рѣдко цѣлыя. Потому цѣна его ниже другихъ сортовъ.

Въ Лондонѣ напр. среднія цѣны центнера рису были:

	американскаго.			остъ-индскаго.		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	1	16	1	0	11	11
» 1864 »	1	12	0	0	11	2
» 1865 »	1	14	0	0	12	5
» 1866 »	1	12	4	0	13	1
» 1867 »	1	14	6	0	14	3

По сортамъ въ 1867 году цѣны были:

	ф.	ш.	п.
Маврикія	0	15	4
Бомбейскій	0	11	9
Мадрасскій	0	12	3
Бенгальскій	0	13	6
Кохинхинскій	0	13	6

До сихъ поръ большая часть рису доставлялась въ Россію изъ Америки, потому что рисъ египетскій и особенно итальянскій обходились гораздо дороже. Рисъ остъ-индскій съ большою выгодою можетъ вытѣснить изъ употребленія рисъ американскій по своей дешевизнѣ; но вообще, въ виду малоцѣнности риса, провозъ его на пароходахъ не представляетъ достаточныхъ выгодъ для направленія по суэзскому каналу, а потому торговля этимъ предметомъ мало измѣнитъ свое положеніе.

Сравнительная дешевизна риса остъ-индскаго передъ американскимъ видна изъ того, что въ Петербургѣ въ концѣ 1869 года продавался за пудъ рисъ:

Бенгальскій . .	отъ	2 р.	40 к.	до	3 р.	20 к.
Американскій . .	»	4 »	25 »	»	3 »	50 »

Въ Одессѣ:

Американскій . . отъ 2 р. 20 к. до 2 р. 40 к.
Итальянскій. . . 2 » 60 »

Но по отзывамъ знатоковъ одесская цѣна американскаго рису сомнительно дешева.

Въ Лондонѣ въ тоже время цѣны на рисъ была за центнеръ:

		шил.	пен.		шил.	пен.
Явскій самый лучшій .	отъ	27	0	до	31	0
хорошій . . .	»	20	0	»	24	0
низшій	»	14	6	»	18	0
Патна самый лучшій .	»	20	0	»	22	0
хорошій . . .	»	17	0	»	19	0
средній . . .	»	14	0	»	16	0
низшій	»	11	0	»	12	0
Рангунъ лучшій . . .	»	15	0	»	19	0
средній и низшій .	»	11	0	»	14	0
а Каролинскій	»	32	0	»	37	0

Табакъ. Россія потребляетъ значительное количество табаку, хотя далеко еще не въ соотвѣтствіи со своимъ многочисленнымъ населеніемъ. Такъ какъ разные сорты табака имѣютъ различный вкусъ и курильщики привыкаютъ къ извѣстному сорту, то дешевизна или дороговизна въ отвлеченномъ смыслѣ не играетъ еще большой роли при разсужденіи о его привозѣ. Въ Россіи употребляется въ трубкѣ табакъ турецкій и нашъ южно-русскій, получаемый по большей частиизъ турецкихъ и американскихъ семянъ, для сигаръ идетъ табакъ американскій. Употребленіе манильскаго табаку и сигаръ до сихъ поръ было у насъ крайне ограничено. Потому едва ли есть надежда на усиленіе привоза его и по суэзскому каналу, тѣмъ болѣе, что Одесса и вообще югъ Россіи потребляетъ ничтожное количество сигаръ. Хотя разведеніе табаку на Филиппинскихъ островахъ удобно, но производительность эта медленно развивается главное потребленіе манильскаго табаку производится въ Америкѣ, а не въ Европѣ.

Манильскія сигары достоинствомъ вообще ниже гаванскихъ, что видно изъ слѣдующаго сравненія цѣнъ въ Лондонѣ а фунтъ сигаръ:

	манильскихъ.		гаванскихъ.	
	Ш.	П.	Ш.	П.
въ 1863 году	6	9½	13	0
» 1864 »	7	7½	12	3¾
» 1865 »	8	0	12	0
» 1866 »	7	4¼	11	11⅝
» 1867 »	6	5	12	0

Кофе. Послѣ хлопка кофе могло бы сдѣлаться однимъ изъ важнѣйшихъ предметовъ привоза въ Россію по новому торговому пути, если бы Россія не принадлежала къ странамъ, пьющимъ чай и потребляющимъ потому ограниченное количество кофе. Привозъ кофе составлялъ въ 1868 году 368,177 пудовъ распредѣлявшихся слѣдующимъ образомъ по государствамъ:

	пудовъ
Изъ Пруссіи	52,532
» Ганзейскихъ город. .	87,801
» Англіи	183,911
» Австріи	431
» Турціи.	9,625
» Голландіи	2,424
» Франціи	26,110
» Италіи	2,889
» Бельгіи.	1,894
» Швеціи и Норвегіи .	83
» Даніи	15
» Греціи	270
» Испаніи и Португаліи	144
» Молдавіи и Валахіи .	37
» Германіи	8

Несмотря на значительное пониженіе таможенной пошлины въ 1868 году до 1 р. 50 к. съ пуда, привозъ кофе едва ли возрастетъ

замѣтно, такъ какъ только въ нѣмецкомъ и финскомъ населеніи составляетъ онъ въ Россіи народную потребность, вообще же употребляется у насъ кофе только высшими классами; кромѣ того кофе смѣшивается еще въ значительной пропорціи съ его отвратительнымъ суррогатомъ, цикоріей и т. п.; все это не обѣщаетъ кофе широкаго употребленія въ Россіи и дѣлаетъ его товаромъ второстепеннымъ.

Самыя качества кофе чрезвычайно различны, какъ и цѣна его; вообще же можно считать, что американскіе сорта дешевле азіатскихъ и кофе бразильскій и антильскій у насъ наиболѣе въ употребленіи.

Кофе значительно повысилось въ цѣнѣ въ послѣднее время въ Россіи; такъ въ 1867 году цѣны были въ Петербургѣ за пудъ:

Бразильскій ординарный и цейлонскій бѣлый .	7 р.
Цейлонскій (plantation) . .	отъ 10½ до 11 »
Цейлонскій круглый . . .	13 »

Между тѣмъ въ концѣ 1869 года въ Петербургѣ цѣны были за пудъ кофе:

Лучшій . . .	отъ	13 р. 75 к.	до 17 »
Средній . . .	»	12 » 75 »	13 » 75 к.
Ординарный .		11 » 50 »	12 » 75 к.

въ Москвѣ:

Круглый.	отъ 14 руб.		до 15 руб. 15 коп.
Низкій .	» 12 »	50 коп.	» 13 » 70 »

Въ Одессѣ:

Цейлонск.	отъ 10 руб.	75 коп	до 11 руб.
Низкій .	» 8 »		» 9 »

Въ Лондонѣ въ тоже время цѣны были за центнеръ:

	шил.	пенс.		шил.	пенс.
Цейлонскій (Native) хорошій . .	отъ 51	0	до	62	0
» ординарный	» 44	0	»	50	6
Plantation очень хорошій. . . .	» 86	0	»	91	0

		шил.	пенс.		шил.	пенс.
Plantation хорошій	»	80	0	до	84	0
» хорошій средній . . .	»	74	0	»	78	0
» средній	»	50	0	»	72	0
» худшій	»	32	0	»	45	0
Мокка высшій	»	98	0	»	112	0
» хорошій	»	80	0	»	96	0
» ординарный.	»	65	0	»	75	0
Малабарскій	»	50	0	»	58	0

Сумма производства кофе составляла въ урожайные 1867 и 1868 годы:

	центнер.
На Явѣ.	1.200.000
» Суматрѣ	300,000
» Цейлонѣ	870,000
» Малабарскомъ берегу .	60,000
Въ Аравіи.	75,000
На Филиппин. остров. . .	45,000
Въ странахъ, не имѣющихъ отношенія къ новому пути	2.550,000
Итого . .	7.800,000

Сумма ежегоднаго потребленія кофе равняется среднимъ числомъ:

Въ Сѣверной Америкѣ	3.300,000	центн.
» Франціи, Швейцаріи, Испаніи, Португаліи, Италіи, Греціи и Левантѣ.	2.000,000	»
» Германіи и Австріи. . . .	2.500,000	»
» Голландіи и Бельгіи. . . .	1.000,000	»
» Даніи, Швеціи, Норвегіи и Россіи	750,000	»
» Великобританіи и Ирландіи .	500,000	»
	10.050,000	центн.

На четырехъ главныхъ рынкахъ Европы торговля кофе имѣла слѣдующіе размѣры:

Ввозъ въ теченіе 12 мѣсяцевъ.

	1867 г.	1866 г.	1865 г.
Въ Голландію. .	75,422 тон.	65,553 тон.	66,480 тон.
» Лондонъ . .	54,001 »	51,662 »	46,914 »
» Гавръ . . .	37,520 »	31,392 »	34,548 »
» Гамбургъ. .	51,950 »	40,000 »	50,550 »
Всего . .	218,950 тон.	189,607 тон.	198,492 тон.

Запасы къ 31 декабрю составляли:

	1867 г.	1866 г.	1865 г.
Въ Голландіи. .	26,405 тон.	20,292 тон.	23,196 тон.
» Лондонѣ . .	15,895 »	13,830 »	11,638 »
» Гаврѣ . . .	6,823 »	7,093 »	9,248 »
» Гамбургѣ. .	10,500 »	7,000 »	10,000 »
	59,624 тон.	48,215 тон.	54,481 тон.

Среднія цѣны кофе на лондонскомъ рынкѣ за центнеръ были:

	остъ-индскій			цейлонскій		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	4	0	6	4	1	4
» 1864 »	3	9	8	4	16	11
» 1865 »	3	16	2	3	17	1
» 1866 »	3	16	4	3	14	4
» 1867 »	3	19	1	3	15	6

По сортамъ въ 1867 году цѣны въ Лондонѣ измѣнялись за центнеръ:

	ф.	ш.	п.
Египетскій . . .	4	6	2
Явскій	3	0	2
Филиппинскій . .	3	3	8
Маврикія . . .	3	4	6
Бомбейскій . . .	4	3	3
Мадрасскій . . .	4	14	6

*

	ф.	ш.	п.
Бенгальскій . .	2	17	2
Сингапурскій . .	3	15	6
Цейлонскій . . .	3	9	2

Мы считаемъ полезнымъ сообщить краткія свѣдѣнія о сортахъ кофе, которые могутъ идти по суэзскому каналу.

Мокка. Это самый лучшій сортъ кофе, но поддѣлка его чрезвычайно распространена. Зерна мелепькія,, неправильныя, плоскія или круглыя, пріятнаго запаха и зеленовато желтаго цвѣта. Онѣ трудно раскусываются и звучатъ въ рукѣ. Обыкновенно онъ дурно очищенъ и упакованъ въ тюки изъ тростника покрытые древесной корой и обвязанные тростникомъ. Вѣсъ мѣшка 144 килогр., полумѣшка 70 килогр.

Малабарскій и Мисорскій. Съ виду похожъ на мокку, но зерно его крупнѣе и вкусъ менѣе пріятный.

Явскій. Зерна большія и продолговатыя, желтаго цвѣта, рѣже блѣдно зеленоватаго, запахъ сильный. Сборъ его лѣтомъ, нагрузка идетъ въ августѣ, упаковывается въ мѣшки въ 13 килогр. вѣсу.

Паданъ. Похожъ на явскій, но вкусъ его хуже. Прежде вслѣдствіе дурной очистки, его избѣгали, но въ пастоящее время весьма трудно отличить его отъ настоящаго явскаго кофе. Упаковывается въ мѣшки въ 54 килогр.

Сумагра. Подъ этимъ именемъ извѣстны сорта кофе малайскаго архипелага, собираемые преимущественно въ Сингапурѣ, онъ дѣлается на два сорта *bugis* и *bally*, вслѣдствіе дурной очистки не уважается. Лучшій сортъ получается въ Макассарѣ, онъ не много хуже явскаго. Упаковка этого кофе таже, что и для явскаго.

Цейлонскій. Зерна неправильныя, хорошее качество узнается по пріятному зеленому цвѣту и хорошему запаху, худшіе сорта смѣшаны съ зернами разбитыми, бѣловатыми и испорченными. Различаютъ два сорта *plantation*, разводимый европейцами, и *native*, собираемый туземцами. Послѣдній на 15 — 20% дешевле перваго. Собирается въ сентябрѣ, погрузка идетъ

въ поябрѣ. Упаковывается въ бочки и иногда въ мѣшки въ 60 килогр.

Reunion. Зерна мелкія продолговатыя и закругленныя на концахъ, свѣтлозеленаго или золотисто желтаго цвѣта, иногда темнозеленыя. Вкусъ пріятный, хотя хуже кофе антильскаго. Упаковывается въ тюки изъ тростника въ 50 килогр.

По суэзскому каналу въ Россію можетъ доставляться изъ этихъ сортовъ преимущественно кофе моккскій, цейлонскій, остъ-индскій и явскій.

Моккскій кофе привозится теперь черезъ Константинополь въ Одессу въ ограниченномъ количествѣ, и по большей части онъ только можетъ считаться моккскимъ по названію. Въ Египтѣ уже идетъ въ обширныхъ размѣрахъ поддѣлка этого кофе, и на доставку его въ чистомъ видѣ можно будетъ надѣяться только съ установленіемъ прямыхъ сообщеній съ Джеддою.

Цейлонскій кофе по всей вѣроятности займетъ первое мѣсто изъ сортовъ кофе, привозимыхъ въ Россію по суэзскому каналу, такъ какъ онъ болѣе знакомъ нашимъ потребителямъ по своимъ хорошимъ качествамъ. Кофе малабарскій, который можно имѣть съ выгодою въ Бомбеѣ, довольно низкаго качества.

Саго. Потребленіе саго въ Россіи ничтожно. Изъ 1944 пудъ, привезенныхъ въ 1868 году, 1206 пудовъ доставлены изъ Пруссіи; между тѣмъ этотъ вкусный, здоровый и питательный продуктъ могъ бы найти болѣе обширное употребленіе въ нашей кухнѣ, и безъ сомнѣнія удешевленіе его при доставкѣ прямымъ путемъ будетъ этому способствовать. Въ Россіи средняя цѣна саго полагается 8 руб. 30 к. за пудъ. Въ Лондонѣ *Pearl small* стоитъ отъ 17 до 19 шил., *largeead medim* 20 до 23 шил., *a Flour* 13 шил. 6 п. до 14 ш. 6 п. за bond.

Саго есть произведеніе пальмы *Metroxylon Sagu.* Оно извлекается, когда дерево выросло и внутренность его разрыхлилась. Дерево растетъ на Суматрѣ и Борнео. Когда дерево срублено, вынимаютъ его сердцевину, измельчаютъ, промываютъ, отдѣляютъ отъ волоконъ, сушатъ въ печи и упаковываютъ въ корзины изъ листьевъ того же дерева. Въ Сингапурѣ саго очища-

ютъ еще разъ, такъ что цѣна сингапурскаго превышаетъ цѣну саго съ Борнео на 8 пенс. съ центнера.

Пряности. Изъ пряностей первую роль играетъ въ Россіи, какъ и въ другихъ государствахъ, перецъ, затѣмъ идутъ гвоздика, гвоздичныя головки, корица, кардамонъ, мускатный орѣхъ, мускатный цвѣтъ, имбирь и пр.

Перваго привезено въ Россію въ 1868 году 69,508 пудъ, послѣднихъ 26,431 пудъ, которыя распредѣлялись по государствамъ.

	перцу.	имбиря, гвоздичныхъ головокъ.	гвоздики, корицы, мускаата.
Изъ Пруссіи . . .	45,152	11,076	6,500
» Ганз. город. . .	446	246	1,884
» Англіи. . . .	23,077	4,402	2,597
» Австріи . . .	470	467	834
» Соедин. Штатов.	355		
» Голландіи. . .	8		189
» Франціи . . .			130

Торговля пряностями находится у насъ въ немногихъ рукахъ, сильно монополизирована и продается часто антикварскими количествами, потому ожидать какихъ либо серьезныхъ измѣненій въ этой отрасли торговли довольно трудно, тѣмъ болѣе, что и въ самомъ центрѣ этой торговли, въ Голландіи, торговля эта ведется на совершенно особыхъ началахъ и для нея не скоро начнется реформа, производимая суэзскимъ каналомъ.

Цѣны важнѣйшимъ пряностямъ въ концѣ 1869 года были за пудъ.

Въ Петербургѣ:

Перцу черному	отъ	7 р.	до	7 р. 60 к.
Кардамону	»	120 »	»	130 »
Гвоздикѣ		7 »	12 к.	
Гвоздичнымъ головкамъ .	»	6 »	до	7 »
Мускатному орѣху . . .		28 »		
» Цвѣту . . .		26 »		
Корицѣ		22 »		

Въ Одессѣ:

Перцу	отъ 7 р. 20 к. до 7 р. 30 к.
Гвоздочнымъ головкамъ .	5 »
Корицѣ	22 »

Самыя лучшія пряности доставляются съ Молукскихъ острововъ и Суматры и находятся въ рукахъ голандцевъ. Пряности съ острова Маврикія и малакскія (послѣднія собираемыя въ Сингапурѣ) составляютъ уже продуктъ второстепеннаго качества. Мы представляемъ объ этомъ малоизвѣстномъ у насъ предметѣ нѣсколько подробностей.

Кардамонъ получается изъ разныхъ растеній, смотря по величинѣ. Самый мелкій изъ небольшаго кустарника (*Elettaria Caradamotum*), растущаго на Малабарскомъ берегу; это самый лучшій. Онъ желтаго цвѣта, твердъ и имѣетъ рѣзкій запахъ. Крупный получается отъ дерева (*Amotum Cardamotum*), растущаго въ Кохинхинѣ, Цейлонѣ и Явѣ. Его зерна трехугольны, черны, качество гораздо хуже предъидущаго.

Корица есть кора коричневаго лавра (*Laurus Cinnamotum*), растущаго на Цейлонѣ, въ Китаѣ, Японіи, Кохинхинѣ, Египтѣ, Бурбонѣ и другихъ мѣстахъ. Лучшая корица цейлонская; для полученія ея обдираютъ трехъ или четырехлѣтнія вѣтви деревьевъ, которыя затѣмъ разрѣзываютъ и высушиваютъ на солнцѣ. Хорошая корица имѣетъ желтовато-розовый цвѣтъ, нѣжный и тонкій запахъ, небольшую ѣдкость и сладость. Корицу упаковываютъ въ холстяные мѣшки въ 24—46 килогр. вѣсу и промежутки между мѣшками на корабляхъ наполняютъ перцомъ, отчего корица сохраняетъ свой запахъ.

Гвоздичныя головки бываютъ четырехъ сортовъ: обыкновенныя, женскія, королевскія и дикія. Королевскій сортъ самый черный, мелкій и рѣдкій. Лучшія головки широки, тяжелы, жирны на ощупь и жгучи на вкусъ. Масло гвоздичное получается изъ поломанныхъ головокъ. Лучшія гвоздичныя головки получаются на Молукскихъ островахъ (Амбуанъ), затѣмъ идутъ съ острововъ Маврикія и Бурбона и наконецъ малайскія. *Mother cloves* называются головки низкаго сорта, производимыя въ Малакѣ.

Хорошее гвоздичное масло должно быть свѣтлаго красно бураго цвѣта.

Мускатнымъ цвѣтомъ называютъ оболочку мускатнаго орѣха. Хорошій цвѣтъ долженъ быть жирепъ, жестокъ, блестящаго желт агоцвѣта, пріятнаго запаха и ѣдкаго вкуса. Онъ легко портится отъ сырости и жара. Мускатный цвѣтъ имѣетъ свойства мускатнаго орѣха, но въ слабѣйшей степени. Малабарскій мускатный цвѣтъ весьма плохъ.

Мускатный орѣхъ есть плодъ большаго дерева *Myristica Moschata*, растущаго преимущественно на островѣ Банда. Прежде онъ составлялъ монополію голландцевъ, но теперь съ успѣхомъ разводится въ Сингапурѣ, Малакѣ, Пенангѣ и островѣ Бурбонѣ.

Перецъ есть произведеніе ліаны (*Piperi Ngrum*), вьющейся на Суматрѣ, Малабарскомъ берегу, въ Малакѣ, Сіамѣ, Борнео, Пенангѣ и другихъ мѣстахъ. Разведеніе ея легко, даже на скалахъ, чрезъ три года она даетъ урожай самъ 10. Когда плодъ изъ зеленаго превращается въ красный, его срываютъ и сушатъ. Въ торговлѣ извѣстенъ перецъ бѣлый и черный. Первый есть тотъ же перецъ, но очищенный отъ оболочки. Хорошій перецъ имѣетъ сильный запахъ, ѣдкій вкусъ, крупное зерно и мягокъ на ощупь. Лучшій перецъ изъ Суматры и Пенанга.

Имбирь есть корень *Ziziber Officinale*, растущаго на Явѣ, а также на Малабарѣ и въ Бенгалѣ. Онъ бываетъ бѣлый, сѣрый или черный, и различается способомъ приготовленія; остъ-индскій имбирь хуже вестъ-индскаго.

Кассія. Въ торговлѣ различаютъ три рода кассіи. *Cassia lignea* или кора *casse* (китайской корицы), почки кассіи и кассія въ палкахъ, получаемыя въ Индіи и Египтѣ. *Laurus Cassia* дерево, растущее въ Китаѣ и другихъ мѣстахъ Азіи. Для полученія кассіи обдираютъ кору съ вѣтвей, подвергаютъ ее въ теченіи 24 часовъ броженію, соскабливаютъ кожицу, за тѣмъ сушатъ. Лучшая кассія должна быть тонка, красновата, мягка на ощупь и съ сильнымъ запахомъ. Самая лучшая кассія китайская; цейлонская и малабарская качествомъ ниже. Отъ корицы кассія отличается мелкостью свертковъ и слабымъ запахомъ. Почки

кассіи могутъ замѣнять гвоздичныя головки, хорошія онѣ должны быть тяжелы на вѣсъ и безъ пороковъ.

Масло изъ кассіи, называемое *oleum malabathri*, получается изъ листьевъ того же дерева и употребляется какъ лекарство.

Въ Лондонѣ цѣна индѣйскихъ пряностей была въ концѣ 1869 года за фунтъ:

		шил.	пен.		шил.	пен.
Перецъ малабарскій . . .		0	4¼	до	0	5½
eastern		0	4	»	0	4⅚
бѣлый		0	5¼	»	0	6
Корица цейлонская . . .		2	0	»	3	9
малабарская . . .		1	10	»	2	9
Корица, центнеръ		130	0	»	137	0
Гвоздика амбонна		0	5	»	1	0
занзибаръ . . .		0	2⅛	»	0	3¼
Имбирь остъ-индскій, цент.		35	0	»	120	0
африканскій	»	24	0	»	25	0
Мускатный цвѣтъ .	ф.	2	6	»	4	0
Мускатный орѣхъ .	»	1	8	»	4	4
Кассія lignea . . .	цент.	120	0	»	133	0

Олово. Привозъ олова въ Россію не возрастаетъ съ 1860 г., вслѣдствіе застоя у насъ зеркальнаго производства; производство бронзы и различныхъ мѣдныхъ справовъ, куда входитъ олово тоже не находится въ блестящемъ положеніи, и главнымъ потребителемъ олова являются, вѣроятно, наши госпитали и арсеналы.

Привезенное въ 1868 году количество олово распредѣлялось по государствамъ:

	пудовъ.
Изъ Пруссіи	5,387
» Англіи	28,086
» Голландіи	16,844

Олово самое лучшее и чистое добывается на островѣ Банка; оно отливается въ слитки отъ 9 до 27 килогр. Олово изъ Малаки (*straits*) гораздо худшаго качества. Къ нему подмѣшиваютъ свинецъ.

Остъ-индское олово при одинаковыхъ качествахъ дешевле англійскаго. Потому съ устройствомъ прямаго сношенія съ Остъ-Индіей, нѣтъ сомнѣнія, что привозъ голландскаго олова, получаемаго на островахъ Банка и другихъ, возрастетъ.

Цѣны олова въ Россіи непомѣрно дороги. Въ концѣ 1869 г. продавалось въ Петербургѣ:

Олово въ слиткахъ . . . отъ 18 до 19 р.
» прутовое . . . . » 16 » 17 » 50 к.

Въ Одессѣ:

Олово прутовое . . . . » 20 » 21 »

Въ послѣднее время олово вообще постоянно дорожаетъ.

Графитъ. Хотя Россія и богата мѣсторожденіями самаго лучшаго графита, но по отдаленности ихъ и преимущественно по отсутствію удобныхъ путей сообщенія съ восточною Сибирью Киргизской степью, гдѣ встрѣчается русскій графитъ, послѣдній до сихъ поръ не можетъ выдерживать конкуренцію дешеваго и превосходнаго цейлонскаго графита; по необходимости же графита для весьма важнаго въ промышленномъ отношеніи стальнаго производства, онъ не можетъ быть предметомъ покровительственной пошлины.

Цѣны графита въ Коломбо, на Цейлонѣ, въ послѣднее время, судя по прейскурантамъ, были за тонну:

Въ кускахъ. . . . отъ 12 до 15 фунт.
» порошкѣ. отъ 3 ф. 4 ш. до 4 фунт. 10 шил.

Хотя вывозъ графита на Цейлонѣ возрастаетъ, но по отзыву мѣстныхъ торговыхъ циркуляровъ вышеозначенныя цѣны совершенно убыточны для горно-промышленниковъ.

Въ Петербургѣ цѣны цейлонскому графиту были до сихъ поръ не ниже 4 или 4 руб. 50 коп. за пудъ.

Въ Лондонѣ цейлонскій графитъ продается 16 фунт. 12 ш. за тонну.

Россія потребляетъ около 40,000 пудовъ иностраннаго графита.

Остальные товары остъ-индскіе, египетскія и китайскіе не заслуживаютъ отдѣльнаго разбора. Важнѣйшіе изъ нихъ:

Каучукъ или резина индѣйская, добывается изъ *Ficus Indica*, для чего на деревѣ дѣлаютъ разрѣзы. Индѣйскій каучукъ имѣетъ тѣльный цвѣтъ съ жилками неправильной формы, онъ не подвергается никакой предварительной обработкѣ, какъ каучукъ американскій.

Гутта перча есть молочный сокъ изъ дерева *Isonandra*, получаемый на Борнео и Малакѣ. Цвѣтъ гуттаперчи каштановый, поверхность растреснутая легко рѣжется и въ теплой водѣ размягчается, на холодѣ не крепнѣтъ, чѣмъ и превосходитъ каучукъ. Употребленіе ея увеличивается.

Цѣны въ Лондонѣ за центнеръ были.

	каучука			гута перчи		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году. .	7	1	7	10	6	5
» 1864 » . .	5	18	4	7	16	6
» 1865 » . .	6	7	7	5	11	0
» 1866 » . .	9	14	6	5	2	8
» 1867 » . .	8	10	8	6	3	6

По сортамъ цѣны въ 1867 году были.

	ф.	ш.	п.
Каучукъ бенгальскій. . . .	8	11	2
» сингапурскій . . .	8	10	5
Гутта перча борнео	5	4	6
» » китайская . . .	5	3	11
» » сингапурская . .	6	3	6

Въ Россію каучука и гутта перча привозится:

	пудовъ
Изъ Англіи	24,271
» Голландіи	2,207
» Ганзейскихъ городовъ . .	2,511
» Пруссіи	1,361

Остъ-индскій каучукъ дешевле бразильскаго на 12%. Главный рынокъ перваго Сингапуръ.

РАЙОННАЯ ЦЕНТРАЛЬНАЯ БИБЛІОТЕКА г. ЮМЕНЬ.

Ладонъ, гумми и эссенціи.

Привозъ гумми въ Россію распредѣляется по государствамъ:

	пудовъ
Изъ Пруссіи.	10,054
» Ганзейскихъ городовъ. .	7,440
» Англіи	45,444
» Австріи.	787
» Голландіи	3,441
» Франціи	16,040

Цѣна ладона въ концѣ 1869 года была въ Петербургѣ простаго отъ 8 до 14 руб. поснаго отъ 40 до 90 руб. за пудъ, въ Одессѣ простаго отъ 8 до 12 руб. 50 коп. за пудъ.

Прочія гумми въ Петербургѣ продавались:

Гумми амоніакъ	8 руб.			
» арабикъ отъ	9	до	13	руб.
» гутъ »	55	»	78	»
» копахъ »	9	»	10	»
Шеллакъ оранж. »	12	»	15	» 50 коп.
» грянецъ »	10	»	11	»

Росный ладонъ есть затвердѣлый сокъ небольшаго дерева, *Styrax Benzoin*, растущаго въ долинахъ Борнео и Суматры. Съ семи лѣтъ на деревѣ дѣлаютъ разрѣзы и вытекающій первые три года сокъ считается наилучшимъ и называется *head*, въ слѣдующіе 8 или 10 лѣтъ собираютъ второй сортъ *belly* и наконецъ нисшій сортъ *foot*. Разница въ цѣнѣ между первыми и послѣдними сортами въ пять разъ.

Олибанъ вытекаетъ изъ большаго дерева *Libonus Thurifera*, растущаго въ Аравіи и Остъ-Индіи. Капли этой смолы имѣютъ блѣдно красный цвѣтъ, сильный и непріятный запахъ и горькій вкусъ. При горѣніи запахъ его пріятенъ. Въ продажѣ олибанъ имѣетъ розовый цвѣтъ, хрупокъ и клеекъ, продается ящиками въ 50 килогр.

Мирра получается въ Аравіи и Абиссиніи изъ особаго сорта акаціи. Капля мирры смолиста, хрупка, красно-желта, ѣдко-горькаго вкуса, должна быть въ хорошихъ сортахъ прозрачна.

Катеху или японская земля получается вовсе не изъ Япо-

ніи. Это смола, добываемая изъ *Acacia Catechu*, дерева растущаго въ Персіи около залива Кутчъ. Лучшее катеху можно имѣть въ Бомбеѣ, оно должно быть однородно и блестяще, пріятно на вкусъ. Въ Петербургѣ пудъ Катеху 5 р. 50 коп.

Гамбіеръ часто смѣшиваютъ съ катеху, такъ какъ употребленіе ихъ одинаково. Первый получается изъ выварки листьевъ кустарника *uncaria gambier*. Болѣе всего приготовляютъ его въ Сингапурѣ и на Явѣ, онъ долженъ быть темно-желтаго цвѣта. Отлично краситъ шерсть, кожу и шелкъ. Въ Петербургѣ Гамбіеръ 3 руб. за пудъ.

Асса фетида есть сокъ дерева *Ferula assa foetida*, растущаго въ Персіи. Она получается изъ надрѣзовъ корней, вырытыхъ изъ земли. Лучшая асса фетида имѣетъ блѣдно-красный цвѣтъ съ бѣлыми зернами и мраморный изломъ и перевозка на корабляхъ затруднительна по скверному запаху. Главный складъ въ Бомбеѣ.

Цѣны различныхъ гумми въ Лондонѣ за центнеръ:

	ф.	ш.	п.
Аними бомбейскій.	7	0	0
Росный ладонъ египетскій .	7	18	0
Копалъ *straits*	4	0	0
Арабикъ египетскій. . . .	4	5	5
» бомбейскій. . . .	4	3	0
» мадрасскій. . . .	2	0	0

	фунтъ.	
Lac Dye египетскій	2	5
Шеллакъ бенгальскій . . .	3	8	4

	тонна.	
Катеху *cutch*	2	3
Гамбіеръ *Straits*	16	14	6

	центн.	
Мирра	0	13	9

Въ Тріестѣ:

	за центнеръ флориновъ.		
Granis Sennary.	30	до	32
Tachmy	42	»	47

	за центнеръ флориновъ.
Sennary	34½ до 35
Suakim	25
Арабикъ	65
» fine	66½ » 135
» di fabrica . . .	56 » 69
Ладонъ	23 » 24
Gedda	58
Ладонъ египетскій . . .	29½ » 33

Ромъ. Цѣны рома въ Одессѣ отъ 11 до 13 руб. за ведро. Большая часть рома привозится въ Россію изъ Америки. Небольшое количество можно ожидать съ острова Маврикія.

Цѣна остъ-индскаго рома была въ Лондонѣ за галонъ.

	шил.	пенс.
въ 1864 году	1	4¾
» 1865 »	1	5⅚
» 1866 »	1	6
» 1867 »	1	5
» 1868 »	1	7⅛

Вообще остъ-индскій ромъ дешевле ямайскаго и гвіанскаго.

Чернильныя орѣшки.

Цѣны въ Петербургѣ отъ 13 руб. 50 к. до 15 руб.
» » Москвѣ . » 8 » 10 » 50 коп.

Въ Лондонѣ цѣна за центнеръ:

	ф.	ш.	п.
Египетскихъ	5	9	8
Китайскихъ	2	17	3
Японскихъ	2	17	5
Бомбейскихъ.	5	3	4

Дерево. Съ развитіемъ броненоснаго флота увеличивается привозъ въ Россію тиковаго дерева, доставляемаго преимущественно черезъ Рангунъ изъ англійской Бирманіи. Изъ другихъ

сортовъ дерева важны: ебенъ сердцевина Diospyrus ebenus, дерева растущаго на острозахъ Маврикія, Цейлонѣ, Люсонѣ и другихъ. Лучшій эбенъ черенъ и не имѣетъ прожилковъ, дерево это не рѣдко поддѣлываютъ. Лучшій эбенъ съ Маврикія, за тѣмъ идетъ цейлонскій и филиппинскій.

Сандалъ есть сердцевина дерева *Santalum Album*, которое растетъ въ Остъ-Индіи и Индѣйскомъ архипелагѣ, оно похоже на мирту. Цвѣтъ сандала измѣняется отъ свѣтло-краснаго до темно желтаго. Лучшій долженъ быть плотный, безъ трещинъ и темнаго цвѣта, онъ получается съ Малабарскаго берега.

Сапанъ есть произведеніе *Cisalpina Sapan*, растущаго въ Индіи, Люсонѣ, Сіамѣ и друг. мѣстахъ. Красильное свойство его ниже бразильскаго красильнаго дерева.

Красильное дерево привозится къ намъ

	пудовъ
Изъ Пруссіи.	47,930
» Ганзейскихъ городовъ. .	257,933
» Англіи	60,622
» Австріи.	5,475
» Соединенныхъ Штатовъ .	3,753
» Италіи	2,221

Сандалъ лучшій получается съ португальскаго острова Тимора.

Цѣны были въ Лондонѣ въ 1867 году:

	ф.	ш.	п.
Тикъ бенгальскій, лодъ . .	8	18	5
» *straits* » . .	9	16	0
Эбенъ цейлонскій, тонна. .	7	19	6
Сапанъ бомбейскій.			
» мадрасскій	10	0	
» цейлонскій	10	1	

Въ 1869 году:

Сапанъ	12 фунт.	15 фунт.

Слоновая кость получается изъ южной Африки, Цейлона, Бирманіи, Сіама, Камбожа и пр. Клыки должны быть прямы, бѣ-

лы и тверды, съ трещинами цѣнятся гораздо дешевле, вѣсятъ отъ $7^1/_2$ до 12 килогр. за штуку. Въ Лондонѣ цѣна слоновой кости за центнеръ:

	ф.	ш.	п.
Бомбейской	3	5	3	0
Мадрасской.	3	3	6	8
Бенгальской	3	4	0	0

Черепаха лучшая получается съ Молукскихъ острововъ и Новой Гвинеи, хотя добывается и на всемъ Индѣйскомъ архипелагѣ. Лучшая черепаха называется *hawk's bill tortoise*, она крупна, свѣтлаго и разнообразнаго цвѣта, прозрачна, безъ пороковъ и довольно толста. Въ Лондонѣ цѣна черепахи въ 1867 году была за фунтъ:

	пенс.	шил.
Египетской . . .	11	0
Бомбейской . . .	7	5
Бенгальской . . .	9	9
Сингапурской. . .	11	2

Жемчугъ получается преимущественно изъ Персидскаго залива, но торговля имъ сосредоточена въ Бомбеѣ.

Перломутръ тѣмъ лучше, чѣмъ раковины крупнѣе. Нужно тщательно смотрѣть, чтобы внутренность раковины была въ цѣлости.

Сѣра. Россія нуждается въ ежегодномъ привозѣ 485,000 пуд. сѣры, доставляемой изъ Сициліи. Съ развитіемъ движенія по каналу нѣтъ сомнѣнія, что въ Россію будутъ привозить сѣру изъ богатѣйшихъ мѣсторожденій около Іемсе, склады которой устроены въ Суэзѣ.

Финики. Лучшія финики производятся въ Аравіи, неуступающія алжирскимъ; они въ большомъ количествѣ будутъ привозится къ намъ изъ Египта.

Цѣна фиников въ Одессѣ отъ 5 руб. 50 коп. до 6 руб за пудъ. Въ Лондонѣ цѣна фиников за центнеръ: египетскія 1 ф. 17, бомбейскія 16 ш. 15 п.

Камфора извлекается изъ *Laurus Camphora*, дерева, растуща-

го въ Китаѣ, Японіи и на Формозѣ. Дерево и корни рубятся на мелкіе куски и вывариваются. Комфора очищается перегонкою. Лучшая камфора японская.

Другой сортъ камфоры, малайскій, получается изъ Суматры и Борнео, лучшая добывается въ маленькомъ округѣ острова Бару изъ дерева *Dryo Palanops Camphora*. Эта камфора получается такимъ образомъ, что дерево срубаютъ и колютъ, затѣмъ комфора выступаетъ мелкими затвердѣвающими каплями, которыя собираютъ тщательно; малайская комфора гораздо дороже китайской.

Хорошая камфора имѣетъ сильный ароматическій запахъ, горькій и прохлаждающій вкусъ. Перевозить ее нужно въ жестяныхъ ящикахъ и слегка смоченную, иначе она быстро улетучивается. На корабляхъ съ чаями комфору нужно держать на палубѣ.

Цѣна очищенной комфоры въ Петербургѣ отъ 20½ руб. до 23½ руб. за пудъ. Въ Лондонѣ въ 1867 г. неочищенная камфоре продавалась за центнеръ: китайская 6 ф. 16 ш. 2 п., японская 7 ф.; въ 1869 г. отъ 92 до 95 шил. за тонну.

Кубеба. Кубеба есть плодъ *Piper Cubeba*, лъяны, вьющейся въ Китаѣ и на Явѣ. Лучшая кубеба явская.

Куркума или тюрмерикъ есть высушенный корень *Curcuma Longa*, травы, растущей во всей южной Азіи. Его превращаютъ въ порошокъ, который даетъ хорошую, но непрочную краску. Куркума очень боится сырости и требуетъ тщательной упаковки.

Цѣна куркумы въ Петербургѣ 4 руб. за пудъ; въ Лондонѣ цѣна куркумы за центнеръ:

	ф.	ш.	п.
Бенгальской . .	20	3	0
Мадрасской . .	30	0	0
Китайской. . .	25	0	0

Ревень есть высущенный корень *Rheum Palmatum*, растущаго въ Монголіи и Китаѣ. Россія получаетъ ревень сухимъ путемъ черезъ Кяхту, и этотъ ревень считается лучшимъ въ Европѣ. Хорошій ревень долженъ быть плотенъ, въ разрѣзѣ пестраго

цвѣта, совершенно сухой, ѣдкаго, горькаго вкуса и съ легкимъ запахомъ. Цѣна ревеню въ Лондонѣ за фунтъ:

	ш.	п.
Египетскому. . . .	4	5
Китайскому	4	7

Разсматривая товары дальняго востока, потребляемые Россіею, намъ кажется, что мы можемъ безъ преувеличенія на путь по суэзскому каналу, при приведеніи въ исполненіи описанныхъ ниже мѣръ, положить приблизительно слѣдующее количество товаровъ, которое будетъ ежегодно привозиться въ Россію.

	пудовъ.	на сумму руб.
Хлопка остъ-индскаго . .	1.000,000	13.000,000
Индиго	50,000	6.000,000
Шелка	5,000	1.500,000
Риса	200,000	500,000
Саго	1,500	120,000
Кофе	200,000	2.000,000
Олова.	50,000	650,000
Мѣди	50,000	500,000
Пряностей.	100,000	1.000,000
Чая кантонскаго	500,000	15.000,000
Прочихъ товаровъ . . .	?	500,000
Итого . . .	2.154,500	40.770,000

или, круглымъ счетомъ, $2^1/_4$ мил. пудовъ, на 41 мил. руб., что составляетъ около $14^0/_0$ всего привоза иностранныхъ товаровъ въ Россію по европейской границѣ.

Одинъ бѣглый взглядъ на приведенную выше таблицу убѣждаетъ насъ въ выгодности торговли по новому пути. $2^1/_4$ мил. пуд. составляютъ около 50,000 тоннъ грузовой вмѣстимости. Имѣя въ виду, что пароходы наши могутъ сдѣлать изъ Одессы въ Бомбей и обратно пять или шесть рейсовъ, а изъ Одессы въ Шанхай и обратно три рейса въ годъ, мы видимъ, что для перевозки въ Россію всѣхъ остъ-индскихъ товаровъ необходимо шесть пароходовъ въ 1.200 тоннъ, а для перевозки китайскихъ грузовъ 2 или 3 парохода въ 2—2,500 тоннъ. Прибавляя одинъ

или два парохода запасныхъ, выходитъ, что на десяти пароходахъ средней величины возможно двигать громадную торговлю, считая съ отпускомъ, слишкомъ въ 45 мил. рублей.

Такого выгоднаго сочетанія цифръ не представляется ни на одномъ пунктѣ для русской торговли. Для отпуска заграницу тяжеловѣсныхъ и малоцѣнныхъ продуктовъ намъ приходиться прибѣгать къ пособію чужихъ иностранныхъ коммерческихъ флотовъ и переплачивать десятки милліоновъ рублей фрахтовыхъ, страховыхъ и др. расходовъ.

Для отпуска изъ Россіи на дальній востокъ по суэзскому каналу мы не можемъ представить ни одного товара, который по своему значенію равнялся бы, не только съ хлопкомъ или чаемъ, но даже съ индиго или кофеемъ; однако тщательное разсмотрѣніе различнаго рода товаровъ, потребляемыхъ на востокѣ, убѣждаетъ насъ, что Россія не лишена возможности имѣть и достаточно количество обратныхъ грузовъ, хотя гораздо меньшей цѣнности, но весьма разнообразныхъ и сбытъ которымъ способенъ значительно расшириться.

При этомъ мы повторяемъ наставленіе, которое не долженъ никогда забывать ни фабрикантъ ни купецъ, желающій торговать въ новой мѣстности; что *привычка — вторая натура* и что, какъ бы товаръ добротенъ и дешевъ не былъ, онъ не пойдетъ, если не приходится по вкусу и привычкамъ потребителямъ. На консервативномъ востокѣ правило это еще сильнѣе, нежели гдѣ либо.

Поэтому для сбыта по новому пути русскихъ издѣлій необходимо, чтобы отправители наши изучали и даже въ мелочахъ размѣры, цвѣта, фасоны, узоры, способъ укладки, развѣски, укупорки товаровъ, имѣли бы въ виду для какого рода потребностей, для какого класса людей онъ тамъ назначается и т. д. Все это должно быть предметомъ тщательнаго обсужденія. Не слѣдуетъ также бояться первыхъ неудачъ и потерь, неизбѣжныхъ при основаніи торговли въ новыхъ мѣстностяхъ, гдѣ нѣтъ еще прочныхъ торговыхъ связей. Полезно однако имѣть въ виду, что русское имя пользуется на востокѣ высокимъ зна-

ченіемъ и отъ нашего коммерческаго сословія будетъ зависѣть поддержать его достойнымъ образомъ.

Между товарами, весьма разнообразными, которые пойдутъ изъ Россіи по новому пути, наиболѣе заслуживаютъ вниманія:

Мука, галеты и сухари.

Вывозъ муки по новому пути будетъ играть довольно важную роль для русской торговли.

Хотя Египетъ принадлежитъ къ числу странъ, отпускающихъ хлѣбъ заграницу, но въ свою очередь [особыя свойства этого хлѣба, не дающаго муки вполнѣ доброкачественной для печенія хлѣба вызываетъ при употребленіи ея примѣсь до $^1/_3$ муки, привозимой теперь преимущественно изъ Марсели и Тріеста. Марсельская мука по отзывамъ не вполнѣ доброкачественна и заключаетъ въ себѣ примѣсь мука гороховой, кукурузной и прочей.

Изъ Одессы отпускъ муки въ Египетъ существуетъ постоянно, въ особенности въ Портъ-Саидъ, со времени усиленія работъ по каналу. Большая паровая мельница г. Бродскаго специально, можно сказать, работаетъ для Египта. Отправка муки облегчается пароходными сообщеніями нашими съ Александріей, черезъ сирійскую линію Русскаго Общества Пароходства и Торговли. Въ настоящее время провозъ муки изъ Одессы въ Портъ-Саидъ и Александрію стоилъ съ пуда съ 1 марта по 1 октября по $16^1/_2$ коп., съ 1-го октября по 1 марта $18^1/_2$ коп. Съ установленіемъ прямаго сообщенія фрахты эти еще понизятся. Продажа муки въ Египтѣ производится въ кредитъ и качества ея должны быть высоки.

Съ усиленіемъ европейской колонизаціи въ Египтѣ и съ усиленіемъ движенія судоходства по каналу, потребность въ мукѣ будетъ постоянно возрастать, а также и потребность въ галетахъ и морскихъ сухаряхъ. Производство послѣднихъ въ Одессѣ развивается, но въ особенности можетъ оно процвѣтать въ Таганрогѣ, гдѣ имѣется въ изобиліи мука арнаутка.

По Красному морю сбытъ русской муки вполнѣ обезпеченъ, а въ особенности въ Джедду, гдѣ собираются ежегодно десятки тысячъ поклонниковъ, нуждающихся въ продовольствіи. Англій-

скія крѣпости Перимъ и Аденъ съ ихъ гарнизонами могутъ также сдѣлаться потребителями русской муки. Въ портахъ Краснаго моря и въ Аденѣ мука должна быть сортомъ выше втораго № русскаго.

Говорятъ, что во время послѣдняго голода въ Остъ-Индіи русская мука проникала даже до Бомбея. Въ этомъ нѣтъ ничего невозможнаго, а съ открытіемъ движенія по каналу отпускъ русской муки, а также частью и хлѣба въ зернѣ, сдѣлается въ Остъ-Индію, въ Бомбей и Пойнтъ де Гелль, постояннымъ.

Часто говорятъ, что земледѣльцы въ Остъ-Индіи должны бы заниматься болѣе посѣвомъ хлѣбовъ, тамъ очень дорогихъ и потому болѣе выгодныхъ, нежели хлопка, но противники этого увѣряютъ, что дороговизна хлѣба и зависитъ именно отъ успѣшнаго развитія культуры хлопчатника и происходящей отъ того дороговизны рукъ и земель.

О недостаткѣ въ Остъ-Индіи хлѣба можно судить по слѣдующимъ извѣстіямъ изъ достовѣрныхъ источниковъ. «Въ «Бомбейскомъ журналѣ» «Bombay Guardian» напечатано: «къ большему нашему сожалѣнію мы узнаемъ изъ офиціальнаго заявленія, что пространство земли въ западной Индіи, занятое въ этомъ году посѣвами хлопка, почти на одинъ милліонъ акровъ болѣе нежели въ прошломъ годѣ. Узнаемъ мы это къ нашему сожалѣнію потому, что увеличеніе воздѣлыванія хлопка предвѣщаетъ голодъ. Милліонъ акровъ болѣе для хлопка, значитъ милліонъ акровъ менѣе для хлѣба. У насъ же въ Индіи отношеніе производства хлѣба къ потребности въ немъ постоянно было такого деликатнаго свойства, что самое малѣйшее его нарушеніе имѣло послѣдствіемъ голодъ въ той или другой части страны. Съ увеличеніемъ воздѣлыванія хлопка, въ послѣдніе 7 лѣтъ, были случаи голода въ Мадрасѣ, Орпссѣ, въ среднихъ и въ сѣверо-западныхъ провинціяхъ, равно какъ и въ Раджпутанѣ. Намъ ясно говорятъ, что причиною ужаснаго голода, истребившаго на одну треть народонаселеніе Раджпутана, было вытѣсненіе производства хлѣба воздѣлываніемъ хлопка, и тоже было сказано намъ, когда полмилліона человѣкъ

пало жертвою голода въ Ориссѣ. Добрые обитатели Манчестера созываютъ митинги и принимаютъ на нихъ резолюціи, гласящія, что правительство обязано доставлять имъ все потребное количество хлопка, и это указаніе манчестерцевъ принимается съ благоговѣніемъ къ свѣдѣнію правительствомъ Индіи; но только есть слишкомъ много основаній опасаться, что подобное вмѣшательство правительства въ экономическій бытъ Индіи обходится ей несравненно дороже тѣхъ выгодъ, какія выпадаютъ отъ этого на долю хлопковыхъ торговцевъ здѣсь и въ Англіи. Въ Индіи народъ можетъ легче обойтись безъ хлопчатобумажныхъ товаровъ, нежели безъ жизненныхъ продуктовъ».

Перепечатывая это извѣстіе, «Торговый Сборникъ» совершенно справедливо замѣчаетъ. «Вотъ какія ужасныя бѣдствія можно навлечь на страну, низводя ее на степень простаго производителя сырого продукта, потребнаго для мануфактурной дѣятельности болѣе развитой другой страны. И подобное экономическое требованіе нисколько не скрывается послѣдователями фритредерскаго ученія. Но мы видимъ, что и въ самой Англіи, несмотря на всю выгоду для нее отъ распространенія ученія свободной торговли, безусловное ея примѣненіе уже находитъ противниковъ, и она не въ силахъ облегчить участи всѣхъ своихъ рабочихъ, прибѣгая даже къ такимъ гибельнымъ для подвластныхъ ей странъ средствамъ, какъ увеличеніе производства хлопка на счетъ уменьшенія производства хлѣба въ Остъ Индіи. По поводу голода въ Ориссѣ, англійскій «Economist» еще недавно указывалъ на несостоятельность одного изъ краеугольныхъ камней ученія свободной торговли, а именно, что «*спросъ вызываетъ предложеніе*». Полагаясь на непреложность этого правила, остъ-индскіе чиновники не позаботились во время доставить въ Орissу необходимое продовольствіе, и, прежде чѣмъ оно было доставлено, сотни тысячъ народу перемерли съ голоду.»

Конкурентомъ русской мукѣ въ Остъ-Индіи можетъ появиться мука калифорнійская, отпускъ которой постоянно усиливается; въ Азію она направляется теперь преимущественно въ Китай.

Мука должна доставляться въ Индію хорошаго качества, сорта не ниже 0 и 1-го и притомъ закупоренная въ бочкахъ

Въ Ость-Индіи можно найти также значительный сбытъ нашимъ макаронамъ и вермишели, для чего нужно отправлять ихъ хорошо упакованными въ ящикахъ въ 5 килограмовъ.

Рисъ составляетъ теперь главный продуктъ для питанія въ Азіи, отъ большаго или меньшаго развитія его плантацій, сообразно потребностямъ въ землѣ для другихъ болѣе выгодныхъ отраслей сельскаго хозяйства, будетъ зависить и больній или меньшій запросъ на привозные изъ Россіи питательные продукты.

Каменный уголь. Послѣ муки каменный уголь и въ особенности антрацитъ должны составлять одинъ изъ важнѣйшихъ предметовъ русскаго вывоза по новому пути.

Нужно имѣть въ виду, что Египетъ, берега Краснаго моря и Ость-Индія принадлежатъ къ странамъ, гдѣ нѣтъ каменноугольной формаціи, а слѣдовательно не можетъ быть найдено и доброкачественнаго каменнаго угля. Между тѣмъ желѣзныя дороги, газовое освѣщеніе, пароходство и паровыя машины, повсюду приложенныя къ очисткѣ хлопка, и т. п. требуютъ значительное количество горючаго матеріала. Потому по всему новому пути каменный уголь очень дорогъ, въ особенности въ настоящее время при монополизаціи его въ немногихъ рукахъ. Въ Ость-Индіи употребляемый въ маломъ видѣ мѣстный чандахскій бурый уголь въ три раза хуже привознаго англійскаго.

Русскій богатѣйшій каменноугольный бассейнъ, донецкій, лежитъ въ четверо ближе къ суэзскому каналу, нежели каменноугольныя копи англійскія,—а антрацитъ по удобству перевозки и даваемому пригорѣніи жару, а именно 60 пудовъ антрацита замѣняютъ 90 пуд. англійскаго угля, представляетъ безъ сомнѣнія первый въ мірѣ горючій матеріалъ. Въ Египтѣ для сокращенія расходовъ перевозки употребляютъ по этому, вмѣсто каменнаго угля, коксъ, который представляетъ, такъ сказать, искуственный антрацитъ

До сихъ поръ русскій уголь лежалъ въ землѣ безполезно и даже въ порты Чернаго моря доставлялся въ большомъ количествѣ

уголь англійскій, но съ проведеніемъ азовской и ростовско-воронежской желѣзныхъ дорогъ, прорѣзывающихъ бассейнъ и соединяющихъ его съ моремъ, съ устройствомъ большихъ рудниковъ изъ которыхъ одинъ рудникъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли можетъ давать 6 мил. пуд. угля въ годъ, съ постройкой на Азовскомъ морѣ для каботажнаго транспорта каменнаго угля цѣлой паровой флотиліи, нѣтъ сомнѣнія, что добыча донецкаго угля быстро разовьется. Въ настоящее время даже при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ, нельзя имѣть донецкаго угля съ доставкою въ портъ дешевле 14 коп. за пудъ, но цѣна эта должна непремѣнно понизиться.

Безъ сомнѣнія каменный уголь товаръ столь дешевый, что торговля имъ въ отдаленныхъ мѣстностяхъ не представляетъ особыхъ выгодъ, но, по пепмѣнію изъ Россіи въ достаточномъ количествѣ на дальній Востокъ обратныхъ грузовъ, уголь представляетъ превосходный матеріалъ для балласта; въ этомъ случаѣ мы имѣемъ важное преимущество передъ Тріестомъ и Марселью.

По суэзскому каналу пойдетъ антрацитъ изъ Таганрога, а изъ Маріуполя прекрасный жирный каменный уголь доставленный туда по дорогѣ, проэктированной отъ Маріуполя къ Александровскимъ копямъ кн. Липена.

Единственное препятствіе для отпуска нашего каменнаго угля будетъ замерзаніе Азовскаго моря зимою, но въ этомъ случаѣ необходимо устройство склады въ Керчи и Одессѣ, а также рельсовое соединеніе Ростова съ однимъ изъ незамерзающихъ портовъ восточнаго берега Чернаго моря.

Бомбей нуждается въ углѣ въ особенности для полученія газа; по разсчету, сдѣланному профессоромъ Барботомъ де Марни, мы можемъ отправлять мураевинскій боггетъ съ выгодою въ Бомбей, продавая его тамъ по 55 коп. за пудъ; но во всякомъ случаѣ нѣтъ сомнѣнія, что и въ донецкомъ бассейнѣ мы можемъ найти хорошія газовыя угли.

Цѣна каменнаго угля для выгоднаго отпуска его въ Египетъ и Ость-Индію не должна превосходить на донецкихъ рудникахъ 6 коп., а въ портахъ 10 коп. за пудъ.

Мясо, сало, солонина, коровье масло. Всѣ эти предметы могутъ имѣть легкій сбытъ по каналу, въ Египтѣ и частью въ Ость-Индію. Мясо должно быть тщательно закупорено Коровьи языки имѣютъ сбытъ въ Египтѣ хорошій, солонина пока дурной, но нѣтъ сомнѣнія, что при усиленіи судоходства потребленіе солонины усилится; свинина и ветчина не имѣютъ почти сбыта на востокѣ, вслѣдствіе предразсудковъ магометанскаго населенія.

Сало при настоящемъ вексельномъ курсѣ (около 310 сант.) можетъ идти въ Египтѣ, считая цѣну въ Одессѣ на мѣстѣ не дороже 5 р. 15 к. за пудъ. Въ Александріи цѣна салу въ розницу 12—12½ піастр. за око (20 фр. 150 піастровъ).

Топленое масло продается въ Египтѣ 22½ піастра за око, считая наполеондоръ въ 150 піастровъ. Въ мартѣ прошлаго года отдавалась съ торговъ поставка 250,000 окъ коровьяго топленаго масла по 11½ піастровъ тарифа за око, считая наполеондоръ въ 77 6/10 піастровъ, что составитъ на наши деньги 12 р. 19 коп. за пудъ. Нужно имѣть въ виду, что все коровье масло въ Египетъ привозится изъ заграницы и преимущественно изъ Трієста, гдѣ цѣны были въ концѣ 1869 года за центнеръ:

	флориновъ.
Штирійскому	52¾—54½
Кроатскому	51 —52½

Скотъ и лошади. Въ Египтѣ нѣтъ почти травы, потому скотоводство ограничивается разведеніемъ превосходныхъословъ, а потребность въ мясѣ удовлетворяется привознымъ скотомъ изъ Италіи, Австріи, Кандіи, а въ послѣднее время время въ значительномъ количество и изъ Россіи. Русскіе быки стоятъ въ Александріи 20 — 23 наполеондора за тушу въ 16 пудовъ битаго мяса. Спросъ очень великъ.

Не смотря на сосѣдство Аравіи, знаменитой лошадьми, лошади въ Египтѣ очень дороги, и вся египетская кавалерія сидитъ на русскихъ лошадяхъ, скупленныхъ изъ нашего брака. Нѣтъ сомнѣнія, что легко можно устроить постоянный отпускъ изъ Одессы лошадей для кавалерійскаго ремонта и городскихъ

экипажей въ Египетъ. Египетскіе ремонтеры бываютъ уже на нашихъ южныхъ ярмаркахъ.

Конскій волосъ. Извѣстно, что въ Африкѣ стеклянныя бусы, бисеръ и раковины составляютъ главную часть одежды. Для нанизыванія ихъ требуется большое количество конскаго волоса; по этому намъ кажется, что отпускъ въ Египетъ конскаго волоса можетъ имѣть нѣкоторое значеніе.

Свѣчи и мыло. Свѣчи, въ особенности стеариновыя, могутъ легко сдѣлаться предметомъ важнаго отпуска изъ Россіи. Египетъ и Остъ-Индія получаютъ теперь свѣчи изъ Австріи и Франціи. Нѣтъ сомнѣнія, что русскіе заводы легко могутъ съ ними конкурировать на этомъ поприщѣ. Присланныя въ Александрію стеариновыя свѣчи завода гг Крестовниковыхъ были проданы: пятерики по 18 піастровъ, а четверики, шестерики и восьмерики по 17 піастровъ (считая наполеондоръ въ 150 піастровъ. На одинъ придворныя и казенныя потребности въ Египтѣ можно сбыть до 40,000 пудовъ стеариновыхъ свѣчей Тамъ преимущественно употребляется стеаринъ французской фабрики *Fournier*, качествомъ подходящій къ отборному четверику гг. Крестовниковыхъ Свѣчи съ гарантированнымъ вѣсомъ продаются въ Александріи 22 піастра потому же разсчету. Употребляются пачки въ пять свѣчъ, $2^{1}/_{2}$ пачки составляютъ одно око. Наша фунтовая укупорка затруднитъ сбытъ на первое время. Какъ это важно, видно потому, что, несмотря что достоинство русскихъ пятериковъ было плоховато, цѣну за нихъ давали большую, такъ какъ они болѣе подходили къ принятому обычаю. Четверики хотя и лучшіе, но по этой причинѣ пошли дешевле. Такъ какъ они достоинствомъ не хуже французскихъ, размѣръ ихъ вполнѣ соотвѣтствуетъ потребностямъ, и, кромѣ того въ нашихъ пачкахъ сравнительно больше стеарину, потому что укупорочная бумага наша тоньше и легковѣснѣе, то они безъ сомнѣнія пойдутъ въ торговлѣ, надобно только нѣсколько времени потерпѣть.

Мыла обыкновеннаго потребляется на востокѣ для стирки очень много Въ Египетъ его привозятъ преимущественно изъ Гре-

ціи. Нѣтъ сомнѣнія, что, при дешевизнѣ у насъ сала и поташа, наше простое мыло можетъ быть и лучше и дешевле греческаго.

Конфекты и сласти. На Востокѣ, вслѣдствіе жаркаго климата, для усиленія потребленія воды, сласти играютъ большую роль, ихъ употребляютъ даже въ самыхъ бѣдныхъ семействахъ. Въ особенности падки на востокѣ къ сладкому женщины, и русскимъ сластямъ можно найти огромный сбытъ въ гаремахъ.

По этому отпускъ приготовляемыхъ у насъ фабрично кіевскихъ варенцевъ, леденцовъ, пастилъ, пряниковъ, разнаго сахарнаго, медоваго и паточнаго варенья и пр. долженъ имѣть успѣхъ на востокѣ, конечно надобно будетъ частью примѣняться и къ тамошнимъ вкусамъ. Туда же пойдутъ разные желе, щербеты, экстракты изъ фруктовъ, морсы и проч., такъ хорошо приготовляемые въ Россіи. Въ Индіи конфекты также найдутъ сбытъ, но ихъ нужно отправлять туда хорошо упакованными.

Ледъ. При необыкновенномъ жаркомъ климатѣ потребленіе льда въ Египтѣ, на Красномъ морѣ, въ Ость-Индіи и на плавающихъ туда судахъ очень велико. Потому ледъ представлялъ до сихъ поръ выгодную отрасль торговли. Его привозили на судахъ изъ Норвегіи и продавали въ Александріи по 2 франка за око. Россія, имѣя зимою въ днѣпровскомъ, днѣстровскомъ лиманахъ и въ Азовскомъ морѣ неисчерпаемый источникъ льда, могла бы съ выгодою отправлять его на востокъ. Къ сожалѣнію, повсемѣстное устройство фабрикъ для искуственно приготовленія льда понизило стоцѣну до 20 сант. за килограммъ, даже въ Суэзѣ, т. е. до 1 руб. за пудъ.

Веревки и канаты. Одесскія и брянскія канатныя фабрики отпускаютъ и теперь значительное количество канатовъ на востокъ, но южнѣе Кандіи эти канаты до сихъ поръ не шли. Съ другой стороны русскіе канаты изъ Петербурга идутъ въ Гамбургъ, Англію и Америку; часть этихъ канатовъ, а именно лучшіе якорные, доходятъ и до Ость-Индіи, такъ какъ манильская пенька, хотя и даетъ канаты, выдерживающіе сильное растяженіе, но они не достаточно прочны при вязаніи узловъ. Сравнительное достоинство нашихъ канатовъ видно изъ слѣ-

дующихъ среднихъ цѣнъ канатовъ въ Лондонѣ въ 1867 г. за центнеръ:

	ф.	ш.	п.
Русскіе	2	1	9
Бомбейскіе . . .	1	6	11
Мадрасскіе . . .	1	6	8
Цейлонскіе . . .	1	6	3

Канатное дѣло, вслѣдствіе уничтоженія черноморскаго флота, увеличенія пароходовъ, насчетъ парусныхъ судовъ, и уменьшенія стоячаго такелажа, въ Россіи теперь въ застоѣ. Потому новый рынокъ, весьма обширный, открываемый для насъ по суэзскому каналу, безъ сомнѣнія, оживитъ это дѣло. Въ Египтѣ единственными намъ конкурентами могутъ быть пеньковые канаты итальянскіе, очень хорошаго качества. Для развитія торговли необходимо устройство большихъ складовъ канатовъ и веревокъ на каналѣ, въ Аденѣ и Бомбеѣ. Въ особенности выгодно для насъ продажа канатовъ смоленыхъ.

Лѣсъ. Египетъ, Аравія и берега Персидскаго залива принадлежатъ къ странамъ совершенно безлѣснымъ, только въ Индіи по ту сторону Ганга начинаются обширные лѣса, снабжающіе всѣ страны по Индѣйскому океану.

Такимъ образомъ вся потребность Египта, суэзскаго канала и береговъ Краснаго моря въ постройкахъ и судостроеніи удовлетворяется лѣсомъ привознымъ. Въ Египетъ постоянно доставляется лѣсъ норвежскій, итальянскій, тріестскій и съ греческихъ острововъ. Въ Суэзъ и на Красное море древесный уголь доставляли изъ Спиая, а дерево для построекъ изъ Сингапура. Цѣны лѣсу тамъ очень высоки.

Потому нѣтъ сомнѣнія, что съ открытіемъ правильнаго движенія по каналу и особенно съ развитіемъ судоходства и колонизаціи, русскій лѣсъ въ видѣ досокъ, брусьевъ, бревенъ, мачтъ, баленсовъ и пр. можетъ найти огромный сбытъ по новому пути. Часть его, конечно, можно доставлять изъ Бѣлаго моря и и Печоры, но удобнѣе и дешевле всего изъ Херсонскаго порта въ 120 верстахъ отъ Одессы, куда по Днѣпру, объ улучшеніи пла-

вапія по которому необходимо серьезно наконецъ подумать, сплавляютъ ежегодно огромное количество лѣсу изъ Калужской, Смоленской, Могилевской и особенно Минской губерній. Нѣкоторое количество лѣса для отпуска можно имѣть въ Таганрогѣ и на восточномъ берегу Чернаго моря. Лѣсъ конечно невыгодно возить на пароходахъ, но такъ какъ главное его потребленіе будетъ на каналѣ, то нѣтъ сомнѣнія, что обширное греческое мореходство займетъ этимъ дѣломъ.

Керосинъ. Нефтяное дѣло на югѣ Россіи, на Керченскомъ и Таманскомъ полуостровѣ и въ особенности въ Кубанской области, можетъ принять громадные размѣры. Когда кончится тяготѣніе надъ этимъ дѣломъ на Кавказѣ откупной системы, керосиновое производство быстро разовьется въ Россіи и сдѣлается предметомъ выгоднаго отпуска. Источники наши не бѣднѣе американскихъ, а находясь гораздо ближе къ морю, лежатъ въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ. Въ особенности русскій керосинъ можетъ имѣть сбытъ на востокъ.

Въ настоящее время въ Египетъ привозится довольно много керосина американскаго, но нѣтъ сомнѣнія, что русскій, находясь гораздо ближе, легко можетъ очень его вытѣснить съ рынка. Въ будущемъ опасность русскому керосину грозитъ въ Египтѣ только отъ богатыхъ источниковъ нефти въ Іемсе, на берегу Краснаго моря. Кромѣ выдѣлки керосина, нефть изъ этихъ источниковъ можетъ служить современемъ и для отопленія плавающихъ по Красному морю пароходовъ, взамѣнъ весьма дорогаго тамъ каменнаго угля.

Въ Остъ-Индіи потребленіе керосина еще не велико, но нѣтъ никакого сомнѣнія, что оно будетъ быстро развиваться и сдѣлаетъ керосинъ однимъ изъ важнѣйшихъ товаромъ для отпуска изъ Россіи на дальній востокъ. Перевозка керосина сопряжена съ большими опасностями и требуетъ нѣкоторыхъ спеціальныхъ приспособленій. Впрочемъ для русскихъ судовъ, сравнительно съ пространствами, проходимыми керосиномъ американскимъ, препятствія эти не велики. Лучшее средство отъ опасности это честная продажа чистого, а не подмѣшаннаго керосина.

Соль. Поваренная соль, какъ извѣстно, имѣется на берегахъ Чернаго моря въ Крыму и около Одессы въ большомъ изобиліи, и при освобожденіи ея при вывозѣ отъ акциза могла бы отправляться заграницу по необыкновенно дешевой цѣнѣ. Къ сожалѣнію отпуску ея нельзя предсказывать какого либо успѣха иначе какъ въ видѣ баласта и то съ большими ограниченіями.

Въ Египтѣ соль составляетъ монополію правительства, точно также воспрещена она къ привозу въ порты Краснаго моря, гдѣ впрочемъ множество лимановъ дѣлаютъ и свою соль очень дешевою. Хотя во внутренней Африкѣ соль необыкновенно дорога и въ пищу туземцы принуждены примѣшивать коровью урину, но это происходитъ отъ недостатка путей сообщенія, которыя такой дешевый товаръ, какъ соль, побѣдить не можетъ.

Бомбей и Куррачи имѣютъ соли вдоволь; но въ Остъ-Индіи, гдѣ нѣтъ солянаго акциза соль можно съ выгодою везти за неимѣніемъ другаго груза въ Калькутту. Суда, идущія изъ Мар-
сели, часто берутъ соль, и даже суда, не нашедшія достаточно груза въ Джеддѣ, догружаются тамъ нерѣдко солью для Калькутты. Выше однако мы видѣли, какъ дешева сравнительно перевозка соли въ Остъ-Индіи каботажемъ.

Спиртъ и водка. Спиртъ принадлежитъ къ числу тѣхъ произведеній, которыхъ выдѣлка можетъ достигнуть въ Россіи громадныхъ размѣровъ, далеко превышающихъ внутреннее потребленіе. Къ сожалѣнію, отпускъ этого предмета встрѣчаетъ почти непреодолимыя затрудненія въ Европѣ отъ акцизныхъ постановленій, повсюду стѣсняющихъ эту статью торговли, а въ Азіи отъ мусульманской религіи, воспрещающей употребленіе спиртныхъ напитковъ. Къ несчастью для мусульманъ и къ выгодѣ нашего винокуренія съ ослабленіемъ религіознаго фанатизма потребленіе спиртныхъ напитковъ на востокѣ замѣтно усиливается, кромѣ того торговля привлекаетъ и водворяетъ тамъ значительное христіанское населеніе; потому, рано или поздно, но русскій спиртъ и его продукты проникнутъ на востокъ и займутъ тамъ почетное мѣсто.

Заводчики наши дѣлали нѣсколько разъ попытки сбывать спиртъ на востокъ. Князь Кочубей отправлялъ спиртъ хлѣбный, но безъ особой выгоды отъ правилъ для усушки и утечки.

Ладовская компанія продаетъ съ выгодою сахарный (паточный) спиртъ, отправляя норму заграницу, а перекуръ продавая въ Россіи въ свою пользу. Спиртъ сбывается теперь въ Константинополѣ, куда отправляется въ желѣзныхъ бочкахъ, которыя Русское Общество Пароходства и Торговли везетъ обратно даромъ для поощренія сбыта.

Для отстраненія потери заводчиковъ отъ неизбѣжной траты отъ усушки и утечки, такъ какъ спиртъ, особенно на югѣ, легко всасывается и испаряется, необходимо позволить сдавать спиртъ, отправляемый заграницу, при акцизномъ чиновникѣ на желѣзной дорогѣ, посылая его въ порта въ запечатанныхъ вагонахъ, дабы не брать потомъ съ разсчетъ дальнѣйшей потери спирта.

О выгодности сбыта спирта на востокъ можетъ служить слѣдующій разсчетъ, сдѣланный въ Одессѣ С. А. Пахомовымъ, одинъ изъ лучшихъ знатоковъ нашего винокуреннаго дѣла.

Въ Одессѣ неочищенный спиртъ стоитъ $2^1/_4$ коп. за градусъ. Очистка ведра будетъ стоить: спирта 85° на 1 р. 92 коп., угаръ 8° и акцизъ на потерю 64 коп., перегонка 10 коп., итого 2 р. 66 коп. Кромѣ того нужно прибавить транспортъ, коммисію и турецкую пошлину.

Въ Константинополѣ очищенный спиртъ продается на турецкую лиру, равную 23 фр. 55 сантимовъ:

85° градуснаго спирта

австрійскаго . . .	22 окъ.
русскаго	18 »

Считая въ ведрѣ 24 фунта и око круглымъ числомъ въ три фунта, ведро обойдется въ 3 р. 97 коп., т. е. дешевле того, что очищенный спиртъ стоитъ въ Одессѣ.

Побѣдить конкурренцію спирта австрійскаго (картофельнаго) и французскаго (паточнаго) не трудно, труднѣе конкуррировать съ американцами, привозящими спиртъ хлѣбный. Во всякомъ

случаѣ при нѣкоторыхъ облегченіяхъ русскій спиртъ можетъ пдти и далѣе Константинополя.

Въ Египтѣ спиртъ изъ Трієста продается 8½ піастровъ за око считая (20 франк. въ 150—155 піастровъ). На каналѣ требуютъ спирта въ 95° по Траллесу, другаго не любятъ и даютъ 20 франк. за 18 кварт. спирта свекловичнаго. Для насъ эти цѣны невыгодны.

о сов ременемъ спиртъ долженъ будетъ непремѣнно и здѣсь найти себѣ дорогу. Достаточно вспомнить, что у насъ на южныхъ свекло-сахарныхъ заводахъ собирается до 1.000,000 пудовъ патоки, продукта почти бросоваго, изъ котораго можно однако легко сдѣлать 1.000,000 ведеръ водки. Если въ Одессѣ устроится общество или обширный очистительный заводъ съ большимъ капиталомъ и всѣми современными усовершенствованіями въ выдѣлкѣ и перевозкѣ спирта, то нѣтъ сомнѣнія что онъ легко распространитъ свои продукты, тѣмъ болѣе, что съ развитіемъ судоходства и приливомъ моряковъ суэзскій каналъ непремѣнно долженъ будетъ превратиться въ нескончаемый рядъ кабаковъ.

Туда, а также быть можетъ въ Остъ-Индію, пойдутъ и наши водки и превосходныя наливки и настойки, приготовляемыя все съ большимъ успѣхомъ на русскихъ заводахъ.

Готовыя вещи. По мнѣнію нашихъ агентовъ, очень легко можно найти въ Египтѣ сбытъ готовой обуви, которая тамъ въ цѣнѣ, привозимая же изъ Франціи возмутительно скверна. Кромѣ того обувью (башмаками) можно снабжать и египетскую армію. Подлежитъ весьма тщательной разработкѣ вопросъ о снабженіи той же арміи русскимъ сукномъ для мундировъ, рубашечнымъ холстомъ и другими частями амуниціи и вооруженія; всего этого необходимо нашимъ фабрикантамъ достать образцы. Конечно нужно будетъ примѣняться къ южному климату.

Издѣлія, вышитыя золотомъ и серебромъ. Издѣлія эти играютъ важную роль въ восточномъ костюмѣ зажиточныхъ горожанъ и особенно у женщинъ; точно также сѣдла и сбруя для лошадей и ословъ дѣлается нерѣдко богато украшенная золотымъ и серебянымъ шитьемъ; потому безъ сомнѣнія въ Египтѣ,

по берегамъ Краснаго моря, въ Аравіи и странамъ, прилегающимъ къ Персидскому заливу, можно будетъ открыть сбытъ нашимъ торжковскимъ товарамъ, также московскимъ парчевымъ издѣліямъ и др. товарамъ, гдѣ золотое шитье играетъ роль. Конечно для этого необходимо будетъ достать образцы восточнаго вкуса и рисунки тамошнихъ модныхъ узоровъ. Для отдѣлки цвѣтными камнями наши уральскіе и нерчинскіе самоцвѣтные камни представляютъ неисчерпаемый запасъ дешеваго и краснаго матеріала.

Корабельныя принадлежности. Мы неоднократно повторяли выше, что дѣятельное судоходство по каналу создастъ въ этомъ мѣстѣ совершенно новый обширный рынокъ разныхъ морскихъ принадлежностей и предметовъ для упаковки товаровъ: смолы, парусины, пакли, рогожъ, шпагату, дратвы, толстаго холста; всѣ эти предметы могутъ доставляться изъ Россіи съ большею выгодою, нежели изъ какого либо другаго государства, и потребленіе ихъ будетъ постоянно увеличиваться.

Металлическія издѣлія. Металлическія и особенно мѣдныя издѣлія, а также дешевое оружіе, служатъ одними изъ важнѣйшихъ предметовъ для торговли Европы съ востокомъ. Эти предметы могутъ служить и для нашего отпуска. Тульское дешевое оружіе, самовары и мѣдныя издѣлія, ярославскія издѣлія: стремена, удила, ведра и пр., чугунные котлы, павловскіе ножи, замки и другія издѣлія горбатовскаго уѣзда, и въ особенности грубая мѣдная посуда извѣстныхъ четырехъ или пяти образовъ (кофейникъ, умывальникъ, блюдо и тазъ) могутъ легко найти для себя сбытъ на востокѣ. Потребленіе мѣдной посуды тамъ громадно и можетъ быть еще болѣе усилено. Очевидцы говорили намъ, что на знаменитой ярмаркѣ въ апрѣлѣ мѣсяцѣ въ Тантѣ (въ Египтѣ) гдѣ собирается болѣе милліона народа изъ всей Африки, Аравіи и Сиріи, мѣдная посуда составляетъ важнѣйшій предметъ обмѣна на туземные товары. Досихъ поръ Англія и Турція имѣли главный перевѣсъ въ этой торговлѣ; впрочемъ большая фабрикація мѣдной посуды изъ круговъ англійской мѣди производится и въ Каирѣ. По нашему мнѣнію, Россія легко можетъ получить надлежащее значеніе въ этой

стоитъ только мѣдь, которой выплавка можетъ утроиться или упятериться на Кавказѣ, обращать тамъ же въ посуду восточнаго образца.

Кромѣ мѣдныхъ издѣлій, серебряныя издѣлія съ чернью, кавказскія, московскія и тульскія, легко найдутъ для себя сбытъ на востокѣ. Отпускъ штыковой мѣди и въ кругахъ изъ Россіи на востокъ невозможенъ, отъ конкуренціи гораздо болѣе дешевой мѣди австралійской и англійской. Вслѣдствіе значительныхъ построекъ, особенно по каналу, тамъ бы можно найти сбытъ недорогому русскому скобяному товару. Вѣнская газета «Austria» обращала вниманіе фабрикантовъ на дороговизну и дурное качество желѣзныхъ издѣлій, привозимыхъ въ Портъ Сандъ изъ Франціи. Такъ напримѣръ обыкновенные ящичные замки стоятъ по 5, 6 и 12 фр. за дюжину, смотря по величинѣ. Принадлежности для дверей, оконъ и ящиковъ, товаръ совершенно простой, цѣнится также недешево: такъ напримѣръ желѣзная задвижка 75 сант. (по курсу 23½ коп.), такая же мѣдная 1 франкъ (31 коп.), пара желѣзныхъ петель для дверей и оконъ 1 фр. 10 сант. (34 коп.), ручка для сундука 50 сант. (около 15½ коп.). Наши невьянскіе и тагильскіе сундуки также должны найти себѣ сбытъ на востокѣ. Дешевое оружіе и ножевой товаръ могутъ найти огромный сбытъ въ особенности въ Сингапурѣ.

Спички. Производство фосфорныхъ спичекъ, при дешевизнѣ у насъ дерева, костей и рабочихъ рукъ, должно было бы играть въ Россіи важную роль, но, благодаря долгимъ стѣсненіямъ, производство это только теперь начинаетъ серьезно развиваться и усовершенствоваться.

Хотя изъ Финляндіи посылаютъ уже въ Китай спички, но первенствующую роль играютъ въ Азіи и Египтѣ фосфорныя спички фабрикъ австрійскихъ. Нѣтъ сомнѣнія, что очень скоро спичечныя фабрики разовьются у насъ настолько, что никакая конкуренція въ этомъ отношеніи съ Россіей будетъ невозможна. Въ такомъ случаѣ отпускъ нашихъ спичекъ на востокъ будетъ значителенъ, необходимо только упаковывать спички въ жестяные ящики.

Мелочные товары. Въ Египтъ. Остъ-Индію и въ Китай можно

отправлять, сначала конечно въ небольшомъ количествѣ, нѣкоторые чисто русскіе товары, которые безъ сомнѣнія пріобрѣтутъ затѣмъ извѣстный кружокъ потребителей. Въ числѣ такихъ второстепенныхъ предметовъ мы упомянемъ: икру свѣжую и паюсную, соленые огурцы, грибы марпованные и сушеные, гречневую крупу, разныя напитки, нѣкоторые товары кавказскіе, лукутинскія издѣлія, разнообразныя деревянныя издѣлія семеновскаго и ветлужскаго уѣзда, дешевизна которыхъ у насъ иногда просто изумительна. Списокъ этотъ современемъ можетъ весьма удлиниться.

Мануфактуры. Многимъ покажется, быть можетъ, страннымъ предположеніе нѣкоторыхъ нѣмецкихъ и англійскихъ купцевъ, что къ числу товаровъ, которые Россія будетъ посылать по суэзскому каналу, причислены хлопчато-бумажныя издѣлія, плотные и добротные ситцы, отдѣланные по вкусу азіатцевъ.

Между тѣмъ въ этомъ предположеніи нѣтъ ничего несообразнаго. По отзыву даже такихъ патріотическихъ газетъ, какъ «Times», уже десять лѣтъ тому назадъ индѣйскіе базары начали жаловаться на недоброкачественность, легковѣсность и непрочность бумажныхъ матерій, привозимыхъ изъ Англіи; престижъ англійскаго имени заглушалъ жалобы. Многочисленныя банкротства въ Бомбеѣ и Калькуттѣ, во время американскаго кризиса, обратили на этотъ предметъ серьезное вниманіе. Оказалось, что большая часть хлопчато-бумажныхъ издѣлій оставалось у торговцевъ непроданными, вслѣдствіе отвратительныхъ качествъ; внутренность каждой штуки разсыпалась въ порошокъ при прикосновеніи. Поддѣлка издѣлій вошла давно въ обычай на англійскихъ фабрикахъ для колоніальнаго потребленія. Кромѣ того для увеличенія вѣса прибавляли мѣлъ и др. продукты, которые при броженіи портили матеріялъ въ дорогѣ.

Вслѣдствіе этого начали развиваться мѣстныя фабрики, и въ настоящее время $^3/_4$ потребленія въ Остъ-Индіи снабжается собственными издѣліями и только одну $^1/_4$ доставляютъ европейскія фабрики. Слѣдовательно въ предположеніи отправлять на востокъ русскія хлопчато-бумажныя издѣлія нѣтъ ничего невозможнаго, тѣмъ болѣе, что нынѣшняя низкая цѣна ихъ тамъ

происходитъ отъ того, что въ Левантѣ и на дальнемъ востокѣ англійскія мануфактуры продаются по 15 и 20% дешевле ихъ фабричной стоимости. Русскимъ фабрикантамъ нужно однако всегда помнить, что, какъ бы добротенъ товаръ не былъ, онъ не пойдетъ на востокъ, если не явится въ привычной для тамошнихъ потребителей формѣ. Привычку эту нужно соблюдать даже въ системѣ упаковки и прочихъ мелочахъ.

Кромѣ исчисленныхъ выше подробно товаровъ, Австрія, сходная съ нами по производительности, отпускаетъ еще въ Ость-Индію: нѣкоторыя *шерстяныя издѣлія, мѣдные листы, латунь, цинкъ, дробь, пиво, столярную работу, стекло и фарфоровыя издѣлія*, а въ Египетъ, кромѣ того, *уксусъ, писчую бумагу, картофель, медъ* и др. предметы.

Въ настоящее время трудно подвести итоги русскому отпуску по суэзскому каналу. Имѣя же въ виду, что мы нуждаемся ежегодно въ $2^1/_2$ мил. пуд. товаровъ дальняго востока, пароходы наши должны будутъ такое же количество пудовъ везти обратно, иначе пойдутъ пустыми или съ балластомъ. Изъ этихъ $2^1/_2$ мил. пудовъ на первое время осторожнѣе положить 500,000 пудовъ на товары, а остальное на одинъ каменный уголь. То есть по самой широкой оцѣнкѣ нашъ отпускъ по суэзскому каналу можетъ быть оцѣненъ въ $1^1/_2$ или 2 мил. руб., что составляетъ не болѣе двадцатой части цѣнности привоза; но къ этому нужно прибавить барыши отъ расходовъ по фрахту, которые для количества 5 мил. пудъ равняются 3 мил. руб. и останутся въ русскихъ рукахъ.

Недостатокъ точныхъ свѣдѣній о выгодахъ и невыгодахъ новаго пути для мореплаванія и судоходства вызвалъ въ средѣ русскаго купечества опасенія о вредѣ, который можетъ произойти для различныхъ отраслей русской торговли отъ открытія новаго пути. Такого рода опасенія отразились и въ нашей журналистикѣ и наиболѣе ясно формулированы въ журналѣ № 20 за 1869 годъ Комитета общества для содѣйствія русской торговлѣ и промышленности *), гдѣ подробно перечислены всѣ товары,

*) Торговый Сборникъ № 44 1869 г.

усиленіе привоза которыхъ по новому пути можетъ угнетать, а частью и вовсе подорвать, отпускъ и производительность соотвѣтственныхъ товаровъ въ Россіи.

Мы разсмотримъ теперь, насколько эти опасенія были справедливы, хотя должны сознаться, что точный отвѣтъ слѣдовало бы дать только по прошествіи извѣстнаго времени, и онъ можетъ измѣниться отъ болѣе близкаго ознакомленія съ гидрографіей Краснаго моря.

Относительно остъ-индскаго *хлопка* замѣчали, что для Россіи безусловно необходимъ хлопокъ американскій, съ которымъ не можетъ конкурировать хлопокъ остъ-индскій. Послѣдній наоборотъ составитъ конкуренцію хлопку средне-азіатскому, часть коего производится въ русскихъ предѣлахъ, а также хлопку кавказскому. Если такая конкуренція усилится, то намъ прійдется переплачивать еще болѣе золота англичанамъ, вексельный курсъ понизится въ соотвѣтствіи и русская производительность хлопка будетъ убита въ самомъ зародышѣ. Наконецъ большой привозъ въ Россію произведеній изъ такихъ странъ, которыя не потребляютъ почти нашихъ товаровъ, будетъ имѣть для страны и ея денежнаго обращенія разорительное вліяніе.

Въ принципѣ это мнѣніе довольно справедливо, но установленіе прямыхъ сообщеній на русскихъ пароходахъ съ Бомбеемъ по суэзскому каналу имѣетъ цѣлью именно удешевленіехлопка, т. е. сокращеніе количества денегъ, переплачиваемыхъ теперь англичанамъ за фрахтъ и хлопокъ, доставленный дальнимъ дорогимъ путемъ. Не будемъ мы пользоваться новымъ путемъ, воспользуются выгодами его нѣмцы и англичане, и все таки доставятъ намъ остъ-индскій хлопокъ, который теперь требуютъ наши бумагопрядильни на $^1/_3$ своей производительности. Во всякомъ случаѣ нужно радоваться удешевленію продукта столь необходимаго для нашихъ фабрикъ.

Желательно, чтобы удешевился и русскій продуктъ въ такой же степени, какъ иностранный, но для этого необходимъ рядъ мѣропріятій, ничего общаго къ торговлѣ по суэзскому каналу не имѣющій. Дешевизна нашего хлопка явится отъ улучше-

нія путей сообщенія въ среднюю Азію, отъ поощренія усовершенствованной культуры хлопка, отъ разширенія торговаго кредита и въ особенности отъ правильнаго *покровительства* развитію русской мануфактурной промышленности.

Хлопковое семя, какъ матеріалъ для выжимки масла, можетъ служить отчасти конкурентомъ нашимъ маслобойнымъ семѣнамъ. Съ другой стороны, при развитіи у насъ на Кавказѣ и въ средней Азіи собственной культуры хлопчатника, привозъ хлопковаго семѣни хорошихъ сортовъ для посѣва можетъ составить довольно важную статью торговли.

Въ Лондонѣ цѣна хлопковаго семѣни въ концѣ 1869 года была 6 фунт. 10 шил. 3 п. за тонну, т. е. на 30% дешевле льняпаго и на 50% дороже рапсоваго семѣни.

Шерсть. Вопросъ о конкуренціи австралійской, капской и аргентинской шерсти и о средствахъ поддержать наше овцеводство давно занимаетъ сельскихъ хозяевъ. Онъ обратилъ на себя въ послѣднее время вниманіе и правительства, которое поручило разсмотрѣніе этого дѣла особой коммиссіи, собранной по Высочайшему повелѣнію въ Одессѣ *). Труды этой коммиссіи непапечатаны, но несомнѣнно, что она будетъ далеко несогласна съ заключеніями, высказанными по этому предмету екатеринославскимъ и таврическимъ земствомъ.

Послѣдніе, какъ извѣстно, настаиваютъ на весьма значительномъ повышеніи пошлины съ привозимой въ Россію иностранной шерсти, а именно съ 22 коп. до 1 руб. и даже до 4 руб. съ пуда. Но предложеніе это едва ли справедливо, потому что иностранной шерсти привозится къ намъ очень мало (не свыше 80,000 пудъ), овцеводство же наше страждетъ отъ сокращенія втрое отпуска русской шерсти заграницу. Для усиленія же этого отпуска безъ сомнѣнія удорожаніе шерсти на внутреннемъ рынкѣ. вслѣдствіе пошлинъ, ничего сдѣлать не можетъ.

---

*) Изъ С. А. Мордвинова, кн. Е. Г. Гагарина, С. П. Щепкина, К. М. Базили, г. Сухомлинова и др.

По суэзскому каналу можетъ идти изъ Австраліи только шерсть мытая; грязная не выдержитъ перевозки на пароходахъ. Но для сырца мы и не боимся иностранной конкуренціи.

Мы должны замѣтить еще, что производство австралійской шерсти подавляется производствомъ шерсти въ Индіи и на мысѣ Доброй Надежды. Суэзскій каналъ, кромѣ австралійской шерсти, усиливаетъ еще для Россіи конкуренцію шерсти и изъ другихъ странъ. Египетъ отпускаетъ шерсть, весьма требуемую въ Англію; Аравія, берега Персидскаго залива и долина Шатъ-Эль—Араба могутъ снабжать Европу большимъ количествомъ шерстей. Ость-индскія шерсти также теперь въ значительномъ спросѣ. Количество, предложенное на аукціонахъ, доходило въ прошломъ году въ Англіи до 66,000 кипъ (кипа $8^1/_2$—12 пудовъ) и результатомъ этого было пониженіе въ цѣнахъ отъ $1^1/_2$ до 2 руб. на пудъ.

На сколько теперь ость-индская шерсть дешевле русской, видно изъ слѣдующей таблицы. Цѣна была за фунтъ шерсти:

	ость-индской			русской.		
	ф.	м.	п.	ф.	м.	п.
Въ 1863 году	0	0	$11^5/_8$	0	1	0
» 1864 »	0	0	$11^1/_2$	0	1	$0^{13}/_{16}$
» 1865 »	0	0	$11^3/_{16}$	0	1	$0^1/_2$
» 1866 »	0	0	$9^{15}/_{16}$	0	0	$11^7/_8$
» 1867 »	0	0	$7^7/_8$	0	0	$11^3/_8$

Нужно при этомъ имѣть въ виду, что означенныя выше шерсти могутъ идти по каналу и грязныя и въ видѣ перегона.

Льняное семя. Нѣкоторыя провинціи Остъ-Индіи, и въ особенности Пенджабъ, необыкновенно способны къ разведенію льна. Привозъ ость-индскаго льняного семѣни имѣетъ значительное вліяніе на торговлю русскимъ льнянымъ семѣнемъ, хотя привозъ послѣдняго въ Англію превосходитъ привозъ перваго въ три раза. Въ прошедшемъ году обильные подвозы калькутскаго семени понизили сначала цѣны, а затѣмъ, вслѣдствіе ограниченныхъ запасовъ, цѣны значительно повысились, причемъ ость-индское семя продавалось на 2 шил. дороже за квартеръ нашего черноморскаго.

Эта разница еще не велика, потому что въ Лондонѣ цѣны льнянаго семѣни были за квартеръ:

	Русскаго балтійск.			Русскаго черномор.			Остъ-индскаго		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	2	16	2	2	19	6	3	4	7
» 1864 »	2	9	8	2	12	10	2	19	7
» 1865 »	2	7	10	2	14	6	3	0	5
» 1866 »	2	11	4	2	19	10	3	8	11
» 1867 »	2	16	4	3	1	0	3	6	

Усиленіе вывоза семѣни изъ Остъ-Индіи безъ сомнѣнія можетъ быть намъ вредно, но необходимо имѣть въ виду, что значительная часть этого отпуска идетъ въ Америку и что по сравнительно малой цѣнѣ едва ли не выгоднѣе будетъ везти семя по старому пути на парусныхъ судахъ.

Чай. Чайная торговля и ея положеніе составляетъ одно изъ больныхъ мѣстъ нашего экономическаго порядка. По мнѣнію людей легкомысленныхъ, защитниковъ свободнаго торга, всемірной конкуренціи и проч., чайнаго вопроса не существуетъ. Стоитъ поощрять елико возможно привозъ чая изъ заграницы и собирать поболѣе таможенныхъ пошлинъ отъ этого продукта—и дѣлу конецъ.

Для людей болѣе дальновидныхъ съ чаемъ и его торговлею связаны для Россіи весьма серіозные политическіе и экономическіе интересы. Кяхта вовсене только купеческая контора или лавка, уничтожая которую мы разоряемъ Ивана да Петра, напротивъ того, это единственный пунктъ соприкосновенія съ обширной Китайской имперіей, единственное почти средство дружескихъ и обоюдовыгодныхъ сношеній двухъ многочисленныхъ народовъ.

Въ силу своего историческаго призванія, по иниціативѣ энергическихъ дѣятелей, по волѣ своихъ монарховъ, Россія пріобрѣла громадныя владѣнія на сѣверѣ-востокѣ Азіи, обширныя прибрежья Тихаго океана, огромные и богатые острова. Новая мѣстность эта мертва, значеніе ея пока въ будущемъ; одна торговля только можетъ развить и обогатить ее, одна торговля

можетъ удержать ее за Россіей. Торговля стоитъ здѣсь арміи и флота.

Покровительствуя торговлѣ отдаленной Сибири, развивая ея энергическое и предпріимчивое торговое сословіе, единственное, которое ведетъ до сихъ поръ активную торговлю и основываетъ свои факторіи въ чужой странѣ, мы оказываемъ всей Россіи великую политическую и экономическую услугу. Уничтожая же эту торговлю, съ цѣлью сохранить нѣсколько тысячъ казеннаго дохода, или въ имя какой то идеальной дешевизны чая, дешевизны, которая можетъ быть достигнута только въ ущербъ вкусу и качеству, а слѣдовательно и здоровью потребителя, мы какъ бы отсѣкаемъ отъ себя обширную область Россіи.

Потому въ дальнѣйшихъ соображеніяхъ объ удешевленіи доставки въ Россію чая мы никоимъ образомъ не имѣли въ виду созидать конкуренцію кяхтинской торговлѣ. Мы хотимъ только обратить вниманіе, что такъ какъ выгодами суэзскаго канала воспользуются непремѣнно иностранцы, то нужно спѣшить пользоваться ими и нашему купечеству и нашему торговому флоту.

Если же чай, привезенный по суэзскому пути, составитъ подрывъ кяхтинской торговлѣ, то правительство должно изыскать другія средства для спасенія этого необходимаго намъ торга; средство это впрочемъ извѣстно: оно состоитъ въ освобожденіи кяхтинскаго чая отъ всякихъ фискальныхъ пошлинъ. Жертвуя своимъ таможеннымъ доходомъ, правительство не потеряетъ въ этомъ случаѣ почти ничего.

Выгоду и значеніе прямыхъ сношеній Россіи съ китайскими портами, моремъ черезъ суэзкій каналъ, легко опредѣлить немногими данными. Для русскихъ купцовъ въ Китаѣ безъ сомнѣнія будетъ удобнѣе и безопаснѣе посылать свои чаи изъ Шанхая на русскихъ пароходахъ прямо въ Одессу; ибо теперь, при сухопутной доставкѣ черезъ Кяхту, чаи доходятъ до нижегородской ярмарки только чрезъ четырнадцать мѣсяцевъ; тогда же, отправленные 1 іюня, они пришли бы въ ярмарку чрезъ 60 или 65 дней, т. е. къ 5 или 10 августа. Въ настоящее время главная закупка чаевъ производится въ декабрѣ и январѣ. Русскій

вице-консулъ въ Ханькоу, Н. А. Ивановъ, исчисляетъ, что для полнаго переворота и направленія торговли по новому пути необходимо два года.

И теперь уже ежегодно отъ 7 до 9,000 ящиковъ чая, купленнаго русскими, шли въ Россію моремъ черезъ Лондонъ; но большая часть чаевъизбирала кяхтинскій путь, такова была напр. важнѣйшая партія г. Губкина, состоящая изъ 35,000 ящиковъ байховаго и 11,000 ящиковъ кирпичнаго чая. Отъ него и отъ гг. Боткина, Шайкина и нѣкоторыхъ другихъ крупныхъ чайныхъ торговцевъ будетъ зависѣть дать тотъ или другой оборотъ этому дѣлу.

Чаи отправляются теперь въ Россію черезъ Лондонъ и покупаются подъ кредитивы лондонскихъ банкировъ, въ адресъ которыхъ отправляются потомъ купленные чаи. Векселя даются черезъ шесть мѣсяцевъ по предъявленію; срокъ платежа наступаетъ незадолго до прихода чаевъ, и банкиры, получивъ деньги по векселямъ ихъ кредитивовъ, переотправляютъ чаи въ Россію по назначенному адресу. При отправкѣ чая черезъ Одессу, является естественно вопросъ, на кого будутъ трассировать купцы въ Китаѣ, такъ какъ большая часть нашихъ банкировъ и торговыхъ домовъ въ Китаѣ мало извѣстна; кромѣ того векселя имѣютъ большую цѣну, если трассированы на большой денежный рынокъ, какъ Лондонъ. Слѣдовательно нужно, чтобы лондонскіе банкиры при новомъ порядкѣ торговли имѣли своихъ агентовъ въ Одессѣ, или же, такъ какъ этого трудно ожидать, чтобы можно было давать векселя на одинъ изъ нашихъ большихъ банковъ, напр. международный, которому не трудно пріобрѣсти извѣстность на востокѣ. Важнымъ препятствіемъ въ настоящее время является также то обстоятельство, что сроки платежей по векселямъ приходятся 6 мѣсячные, а чаи прійдутъ въ Россію черезъ два мѣсяца послѣ отправки.

Чаи перевозятся теперь на особаго рода легкихъ клиперахъ. Выходя почти одновременно изъ китайскихъ портовъ, парусные чайные клипера, по обычаю установившемуся въ послѣднее время, вступаютъ въ гонку на крупные призы. Этотъ обычай привелъ къ быстрому сокращенію времени перевозки. Въ 1865

году клипера пришли изъ Фу-чу въ Гревзендъ, въ Англіи, въ 105 дней, а въ 1869 году въ 89 дней. Въ прошломъ же году сдѣланъ былъ первый опытъ перевозки чая на паровыхъ клиперахъ. Они сдѣлали путь почти на 20 дней скорѣе, чѣмъ парусные клипера. Такъ какъ главное опасеніе относительно судоходства по суэзскому каналу состоитъ въ предполагаемой трудности плаванія парусныхъ судовъ въ узкомъ и мало изслѣдованномъ Суэзскомъ заливѣ, то со введеніемъ паровыхъ клиперовъ является большая вѣроятность пользованія каналомъ. Можно надѣяться, что наши чайные торговцы, имѣющіе свои чайныя фабрики въ Китаѣ, со временемъ заведутъ собственные паровые клипера для доставки чая въ черноморскіе порты.

Кромѣ китайскаго чая, въ Европу по суэзскому каналу пойдетъ значительное количество чая изъ Ость-Индіи, съ успѣхомъ разводимаго въ провинціи Ассамъ, отпускающей уже ежегодно до 9 милл. фунтовъ. Но едва ли этотъ чай будетъ привозиться въ Россію, такъ какъ наши потребители не знакомы совершенно съ его вкусомъ, а цѣна его, судя по лондонскимъ прейсъ-курантамъ, выше чая китайскаго. Напр. въ 1867 году среднія цѣны были за фунтъ чая:

	ш.	п.
Китайскаго	0	$16^{3}/_{4}$
Японскаго	1	$3^{15}/_{16}$
Ость-индскаго	1	$9^{1}/_{2}$

По словамъ Н. К. Крита, чайное дерево разводится въ Китаѣ отъ 31° до 23° с. ш., т. е. преимущественно въ полосѣ, ограниченной съ сѣвера р. Янцзыгіангомъ, а съ юга р. Луюніангамъ. Но и въ этой полосѣ чай воздѣлывается не съ одинаковымъ успѣхомъ. Большая часть чернаго чая доставляется плантаціями хубейской и хунанской провинцій и продается подъ именемъ упакъ (*опак*) и упамъ (*опам*), а въ Европѣ подъ общимъ названіемъ конгу; значительнѣйшая часть чернаго чая, вывозимаго изъ Китая, принадлежитъ къ этому роду. Къ разряду конгу причисляется и монингъ, одинъ изъ лучшихъ сортовъ чернаго чая, который производится на плантаціяхъ сѣ-

веро-восточной части провинціи Кіанъ-узи, въ округѣ Уйуншигъ. Конгу преимущественно сбывается на рынкахъ по р. Янцзикіангу и въ особенности въ Хань-коу.

По количеству собираемаго чая, за хубейскою и хунанскою провинціями слѣдуетъ фучанская, которая доставляетъ черные чаи, извѣстные подъ общимъ именемъ сучонгъ (*Souchong*) и цвѣточные чаи пеко (*pekoe*); отдѣльные сорты, какъ этихъ чаевъ, такъ и конгу, имѣютъ множество различныхъ наименованій и главный рынокъ для сбыта сучонгъ и пеко городъ Фучу, отсюда же вывозится и значительное количество конгу.

Чай улунгъ (oolung) производится въ округѣ Нингъ-янъ, кіангъ-узи-ской провинціи и преимущественно отпускается въ Америку, черезъ города Амой и Фучу. Большая часть черныхъ чаевъ куан-тунг-ской провинціи принадлежитъ къ надушенпымъ чаямъ (*scented orange pekoe, scented caper*), которые сбываются въ Кантонѣ; изъ этого же порта отпускаются и значительныя партіи конгу. Количество чая, ежегодно собираемаго на китайскихъ плантаціяхъ, съ точностью опредѣлить невозможно, во всякомъ случаѣ, оно весьма велико.

Большая часть вывозимаго изъ Китая чернаго и цвѣточнаго чая отправляется въ западную Европу и Россію, только черный чай улунгъ и незначительный по количеству сортъ онкой (*onkoi*), отпускаемый изъ Амоя, направляется въ Америку. Зеленый чай идетъ преимущественно въ Америку и Австралію. Кирпичнымъ чаемъ продовольствуются населенія средней Азіи, Монголіи и частью Сибири.

Чаи, привозимые въ Россію, кяхтинскіе и кантонскіе принадлежатъ въ сущности къ одинаковымъ сортамъ чая; вкусъ первыхъ отличается отъ вторыхъ только потому, что они лучше сортированы и смѣшаны и не такъ подсушены, какъ того требуется для морской перевозки.

Въ послѣдніе три года было вывезено чая изъ Китая и Японіи фунтовъ:

	въ 1869 г.	1868 г.	1867 г.
Въ Англію . . .	140.100,312	141.597,070	121.027,566

	въ 1868 г.	1868 г.	1867 г.
Въ Америку. .	43.797,287	33.313,716	37.253,491
На континентъ .	3.591,234	3.524,483	1.571,447
	187.448,883	178.435,269	159.852,504

Не считая чая, привезеннаго въ Россію сухопутно. Изъ этихъ цифръ видно быстрое возрастаніе въ Европѣ потребленія чая.

Въ Россію привозъ чая точно также весьма быстро возрастаетъ, онъ былъ:

Въ 1862 году.

	фунтовъ.
Кантонскаго. .	9.710,960
Кяхтинскаго. .	13.707,792
Всего. .	23.418,652

Въ 1869 году.

	фунтовъ.
Кантонскаго. .	22.542,000
Кяхтинскаго. .	6.474,000
Всего. .	29.016,000

т. е. на 24% болѣе; при этомъ нужно имѣть въ виду, что по цифрѣ таможеннаго дохода чай представляетъ первую статью, въ 1868 году 8.564,208 руб.

О кяхтинской торговлѣ и ея значеніи мы говорили выше. Вымѣнъ чаевъ на Кяхтѣ теперь сильно сократился. Начало свое кяхтинская торговля имѣетъ точно также въ Ханькоу, затѣмъ кяхтинскіе чаи идутъ по Янцзикіангу въ Шанхай. Изъ Шанхая кантонскій чай идетъ моремъ въ Европу, а кяхтинскій моремъ въ Тянъ-Дзинъ, а потомъ въ лодкахъ до Тунъ-Джоу и сухимъ путемъ черезъ Калганъ, Ургу и Кяхту въ Россію.

Слѣдовательно, какой бы оборотъ не приняла чайная торговля, кяхтинская торговля нужна намъ для снабженія Сибири и восточной Россіи хорошими чаями, а затѣмъ для развитія торговли русскими товарами въ Калганѣ, Пекинѣ и Тянъ-Дзинѣ, т. е. во всемъ сѣверномъ и восточномъ Китаѣ.

Для развитія этой торговли, кромѣ выгоднаго трактата съ Ки-

таемъ, мы должны еще стремиться къ снятію по китайской границѣ всѣхъ таможень, подобно тому, какъ это сдѣлано нами уже съ большою выгодою по границѣ среднеазіатской. Примѣненіе принципа свободной торговли въ этомъ случаѣ будетъ какъ нельзя болѣе кстати и не только не угрожаетъ нашимъ фабрикамъ и производительности, но будетъ служить къ вящему ихъ развитію. На Гонгъ-Конгѣ мы имѣемъ примѣръ выгоды порто-франко на китайской границѣ.

Существуетъ мнѣнія, что суэзскій каналъ убьетъ и отпускную торговлю нашу въ Китай. На это г. Завалишинъ довольно справедливо, по нашему мнѣнію, замѣчаетъ въ № 9 Современной Лѣтописи за нынѣшній годъ.

«Сукна наши въ Шанхай и Ханькоу и теперь идутъ не черезъ Кяхту, а черезъ Англію, и только изрѣдка, за неимѣніемъ рѣшительно сбыта въ Тянъ-Дзинѣ, куда и привозятся, впрочемъ, въ незначительномъ количествѣ, остатки въ нѣсколько кусковъ отправляются въ Шанхай. Но при всемъ томъ, что и наши сукна идутъ черезъ Англію и кругомъ Европы и Африки, это обстоятельство не мѣшаетъ однакоже русскимъ сукнамъ одерживать верхъ надъ англійскими въ Ханькоу; тогда какъ напротивъ англичане соперничаютъ съ нами въ несравненно ближайшемъ къ Кяхтѣ мѣстѣ, чѣмъ Шанхай и Ханькоу, а именно въ Тянъ-Дзинѣ, мануфактурными какъ бумажными (дриллингъ, шертингъ и пр.), такъ и шерстяными низшаго сорта издѣліями (long-ells и др.), тогда какъ наши плисы въ Тянь-Дзинѣ часто безъ требованія, что можно видѣть и въ офиціальныхъ отчетахъ, постоянно печатаемыхъ. Поэтому открытіе ближайшаго пути чрезъ Суэзъ нашимъ мануфактурамъ повредить не можетъ, а, напротивъ, чаю перваго сбора дастся возможность достигать нижегородской ярмарки къ самому открытію ея въ тотъ же годъ; что, сокративъ время затраты капитала и расходы провоза, даетъ возможность удешевить его и распространить употребленіе, а это въ свою очередь не можетъ не отозваться выгодно и на другихъ отрасляхъ торговли, на которыя разрѣшеніе чайной расторжки имѣло всегда такое преобладающее вліяніе».

«Кромѣ того, всякому вполнѣ знакомому съ ходомъ нашей торговли въ Сибири и Китаѣ, извѣстно, что для насъ важны не столько Шанхай и Тянь-Дзинъ, сколько Калганъ и сѣверные рынки, и что главное значеніе Сибири для Россіи состоитъ не въ томъ, что она служитъ транзитнымъ путемъ для торговли нашей съ Китаемъ, а въ томъ что можетъ представлять, разумѣется, при непремѣнномъ условіи развитія ея собственнаго благосостоянія, все болѣе и болѣе расширяющійся и притомъ вполнѣ для насъ обезпеченный рынокъ для сбыта нашихъ мануфактурныхъ произведеній».

По торговлѣ черезъ суэзскій каналъ, мы должны только стремится направить на русскихъ пароходахъ на Одессу и Таганрогъ часть чая, идущаго теперь къ намъ черезъ Лондонъ и Кенигсбергъ (чрезъ послѣдній 60,918 пудовъ), Такимъ образомъ. кромѣ выгоды для Россіи отъ фрахтовъ и пр., уменьшится еще контрабанда чаемъ, удобно совершаемая по западной границѣ.

О выгодѣ суэзскаго пути можно судить потому, на сколько этотъ путь дешевле пути черезъ Лондонъ и Кяхту.

Въ настоящее время при перевозкѣ чая продолжительнымъ путемъ вокругъ мыса Доброй Надежды теряется его до 3% по вѣсу; надѣются, что по новому пути потеря это не будетъ превосходить $1\frac{1}{2}\%$, т. е. 45 коп. съ пуда.

На основаніи подлинной фактуры мы сдѣлаемъ слѣдующій разсчетъ доставки чая изъ Фучу въ Москву по каналу.

Покупка чая въ Фучу, новаго сбора:

Sun Hai отборнаго . . .	160	полумѣстъ.
Ohun Hung лучшаго. . .	301	»
» самаго лучшаго .	378	»
Chong Pan » . .	100	мѣстъ.

обойдется на мѣстѣ:

	вѣсъ. пикуль.	цѣна.	лан.	
1) .	52,40	35,8	1,875	93
2) .	107,08	40,3	11,315	32

		вѣсъ. пикуль.	цѣна.	лянъ.	
3)	.	145,34	41,3	6,002	54
4)	.	71,33	40,8	2,934	24
		376,75		15,128	52

что составляетъ, по курсу 72 лянь за 100 долларовъ, 21,015 долларовъ 84 цента.

Расходы на мѣстѣ:

	цент.	доллар.	цент.
Укладка, обшивка, клеменіе и пр.			
за 100 мѣстъ . .	по 30	30	
» 839 полумѣстъ	» 25	209	75
Нагрузка, наемъ кладовыхъ:			
за 100 мѣстъ . .	» 15	15	
» 839 посумѣстъ.	» 12	100	68
Страховыхъ отъ огня ¼ %		52	53
Куртажъ ½ %		105	05
Коммиссія 3 %		630	35
Итого . .		1,143	36

Т. е. чай обойдется въ Фучу 22,155 долл. 20 цент.

Расходы по доставкѣ изъ Фучу въ Суэзъ:

	долларовъ.	
Цѣна 939 мѣстъ чая	22,155	20
Расходы въ Гонгъ-Конгѣ *) 1½ %	332	33
Shroffage	12	00
Почтовые и гербовые расходы	11	00
Фрахтъ на пароходѣ изъ Фучу въ Гонгъ-Конгъ за 63 тонны въ 40 футъ по 5 долл. за тонну	315	00
Выгрузка, укладка и перегрузка въ Гонгъ-Конгѣ *)		
100 мѣстъ по 15 цент. . . .	15	
839 полумѣста » 12 » . . .	100	68

*) Измѣняются повремени года до 2%.

	долларовъ.	
Страхованіе отъ огня въ Гонгъ-Конгѣ съ 23,000 долл	57	50
Фрахтъ на пароходѣ изъ Гонгъ-Конга въ Суэзъ за 63 тонны въ 40 футъ по 40 долл. за тонну	2,520	00
Морское страхованіе изъ Фучу въ Суэзъ 2% съ 29,000 долл.	580	00
Полисъ	3	00
Маклерскіе и куртажъ 1/8 %	33	00
Коммиссія 1%	263	99
	26,398	70

Слѣдовательно провозъ чая изъ Фучу въ Суэзъ равняется 95 к. съ пуда. Прибавляя отъ Суэза до Одессы 30 к. съ пуда, 1 р. 30 к. расходъ по желѣзной дорогѣ отъ Одессы до Москвы и расходы на выгрузку, перегрузку, коммиссію и таможенные расходы, провозъ пуда чая будетъ равенъ 2 р. 53 к.

Для составленія разсчета, во что обходится провозъ чая по старому пути на Кяхту, нужно имѣть въ виду слѣдующія данныя.

Цѣна чая на мѣстѣ.

Укупорка, нагрузка, сортировка и пр.

Фрахтъ изъ Шанхая или Фучу въ Тянъ-Дзинъ	съ тонны. 5—6 ланъ
% страхованія по этому пути	за мѣсто.
Провозъ отъ Тянъ-Дзина до Тунъ-Джоу .	10 фынъ 1,000 гинъ.
Провозъ отъ Тунъ-Джоу до Калгана . .	6 ланъ. за мѣсто.
Провозъ отъ Калгана до Кяхты	2 лан. 60 фынъ
Расходы въ Кяхтѣ, коммиссія, ширя и ширка, аксиденція и пр.	

*) Если отправлять прямо, не заходя въ Гонъ-Конгъ, то это сокращаетъ расходы на 5 цент. на мѣсто или 4 цент. на полумѣсто.

Расходы въ таможнѣ (кромѣ пошлинъ) въ Иркутскѣ

Коммиссія въ Москвѣ, доставка изъ Кяхты въ Москву . . . . . съ пуда. отъ 5 до 8 руб.

Слѣдовательно одинъ провозъ обойдется съ пуда отъ 8 р. 80 коп. до 12 руб., т. е. отъ 22 до 30 коп. на фунтъ дороже провоза черезъ суэзскій каналъ, но для вѣрнаго разсчета нужно прибавить еще проценты за излишнее время нахожденія въ пути товара.

По старому пути вокругъ мыса Доброй Надежды на Лондонъ провозъ стоилъ: изъ Шанхая въ Лондонъ отъ 6 до 8 фунт. съ тонны, изъ Лондона въ Петербургъ 1 фунт. 10 шил. съ тонны, изъ Петербурга до Москвы 50 коп. за пудъ; итого 2 руб. 40 коп.

Провозъ по новому пути, сберегая втрое время, сохраняетъ значительный процентъ на капиталъ, а потому обойдется дешевле.

Цѣны чая въ концѣ 1869 года были за фунтъ:

Въ Петербургѣ:

	копѣекъ.
Черный конго . . .	75—100
» сушонгъ . . .	95—100
Цвѣточн. пекко . . .	150—200

Въ Москвѣ:

Кантонскій	85—150

Въ Одессѣ:

1 сорта	160—200
2 »	120
3 »	100
Маюконъ	85—150

Въ Лондонѣ:

	ш. п.	ш. п.
Congou * . . .	0 6	до 2 10

*) Сорта означенные звѣздочкой преимущественно привозятся въ Россію.

	ш.	п.		ш.	п.
Souchong * . .	1	1	до	3	6
Ning Yong и Oolong	0	10	»	2	2
Flowery Pekoe *.	0	10	»	3	6
Orange Pekoe * .	0	11	»	1	10
Foochow . . .	1	1½	»	2	2
Caper Canton * .	0	5	»	2	2
» Foochow .	1	2	»	2	0
Twakay common.	0	10			
» fine . .	1	1	»	1	1½
Hyson skin. . .	0	9	»	0	11
Hyson	0	11	»	3	8
Young Hyson . .	0	7	»	2	10
Imperial . . .	0	9	»	2	8
Gunpowder. . .	0	9½	»	3	6
Japan	0	11	»	1	3

Мѣдь. Еще недавно выплавка мѣди служила лучшимъ подспорьемъ нашего горно-заводскаго хозяйства и мѣдь составляла важный предметъ русскаго отпуска; но громадное развитіе мѣднаго производства на рудахъ въ десять и болѣе разъ богаче нашихъ, въ Чили, Соединенныхъ Штатахъ и Австраліи подорвало русскую отпускную торговлю мѣдью и наводнило, на оборотъ, русскій рынокъ иностранною мѣдью. Въ настоящее время 40% мѣди, потребляемой въ Россіи, доставляется изъ заграницы.

Привозимая въ Россію мѣдь распредѣляется по государствамъ:

	пудовъ
Изъ Англіи	145,746
» Пруссіи	18,281
» Ганзейскихъ городовъ. .	9,967
» Бельгіи	5,340

Съ устройствомъ болѣе быстраго сообщенія по суэзскому каналу нѣтъ сомнѣнія, что привозъ въ Европу и въ Россію

изъ западной Австралін мѣди, отпускаемой преимущественно черезъ портъ Аделанду, долженъ возрасти еще въ большихъ размѣрахъ, хотя нельзя не сознаться, что чилійская мѣдь по своей дешевизнѣ будетъ продолжать въ этомъ случаѣ сильную конкуренцію мѣди австралійской.

Правительство наше значительною сбавкою горныхъ податей пришло уже на помощь упадавшей въ Россіи мѣдной промышленности. Будущее укажетъ, насколько должна быть измѣнена настоящая таможенная пошлина съ мѣди для того, чтобы поставить нашихъ производителей въ одинаковыя условія съ австралійскими. Во всякомъ случаѣ мы должны теперь ожидать усиленія привоза мѣди по нашей южной границѣ.

По качествамъ своимъ мѣдь австралійская отличается прекраснымъ достоинствами и превосходитъ въ этомъ случаѣ мѣдь чилійскую и англійскую. Она уступаетъ только самымъ лучшимъ сортамъ русской мѣди.

Въ Петербургѣ, въ началѣ 1869 года, была цѣна австралійской мѣди:

	за пудъ
Wallaroo	11 руб.
Kapunda	10 » 60 коп.
Burra Burra. . . .	11 » 20 »

Въ тоже время

Чилійской 9 р. 60 к. до	10 » 75 »
Норвежской	10 » 50 »
Шведской	10 » 80 »

Джута. Джута (*jute, indian grass*), лубовыя волокна разныхъ растущихъ въ Остъ-Индіи видовъ *Corchorus*, принадлежащихъ къ семейству липовыхъ, составляла въ послѣднее время важнѣйшій суррогатъ пеньки и отчасти хлопка. Фабрики для обработки джуты сосредоточены около Дунди, а о размѣрѣ усиленія потребленія джуты можно судить потому, что въ 1818 году ея было привезено въ Англію 1,000 тоннъ, въ 50-хъ годахъ привозилось 25,000 тоннъ, а въ 1867 году было привезено уже болѣе 79,130 тоннъ.

По отзывамъ крупныхъ экспортеровъ пеньки и канатовъ въ Одессѣ, усиленіе привоза въ Англію джуты черезъ суэзскій каналъ, хотя и само по себѣ сомнительное, въ виду дешевизны этого продукта, не выдерживающаго перевозки на пароходахъ, ни въ какомъ случаѣ небудетъ имѣть вліянія на нашъ отпускъ и слѣдовательно на производительность пеньки. Соображеніе это основано на томъ разсчетѣ, что и теперь джута уже вдвое дешевле пеньки, такъ въ Лондонѣ цѣна за тонну:

Пеньки петербургской:

	шил.	пенс.	шил.	пенс.
Молочанки. . .	34	0		
Учота	33	0 до	33	10
Половой . . .	31	0 »	32	0
Ржской . . .	38	0 »	39	0
А джуты Jute	13	0 »	21	10
Rejections . . .	15	0 »	16	0
Cuttings . . .	12	0 »	12	10

т. е. вдвое и трое дешевле пеньки.

Слѣдовательно небольшое удешевленіе провоза, или скорости доставки, для джуты не играли бы никакого серьезнаго значенія да и самый отпускъ пеньки изъ Россіи не можетъ жаловаться, теперь на застой. Отпущено было:

въ 1868 году. . .	2.699,746	пудовъ
» 1860 » . . .	3.048,841	»

Цѣны пеньки также постоянно повышаются. Въ Петербургѣ за пудъ чистой молочанки давали.

въ 1868 году отъ	3 до 4 руб.
» 1860 »	» 2 р. 50 к. до 2 р. 60 »

Манильская пенька или *абака* по своимъ прекраснымъ качествамъ не можетъ быть подведена подъ одну категорію съ джутой, но за то и цѣна ея очень дорога. Въ Лондонѣ отъ 59 ш. 10 п. до 65 шил. за тонну.

Среднія цѣны джуты были въ Лондонѣ за тонну:

	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	1	4	11
» 1864 »	1	1	8
» 1865 »	0	16	10
» 1866 »	0	18	2
» 1867 »	0	17	10

причемъ бенгальская продавалась на 2 шил. дороже бомбейской.

Тряпка. Дешевая египетская и остъ-индская тряпка, если и будетъ дѣлать конкуренцію русскому отпуску этого товара, то тѣмъ лучше, ибо, имѣя писчебумажныя фабрики, полезнѣе конечно дешевый продуктъ этотъ передѣлывать дома.

Сахарный песокъ. Хотя въ Россіи постоянно привозятъ небольшое количество явскаго сахарнаго песка, продававшагося въ концѣ 1869 года съ пошлиною по 7 руб. за пудъ, а въ послѣднее время начали возить и песокъ египетскій; но едва-ли можно ожидать привоза этого товара по суэзскому каналу въ наши южные порты, потому что свеклосахарная промышленность наша настолько развилась и цѣны сахарнаго песка въ Кіевѣ и другихъ центрахъ производства такъ понизились, что ожидать какого либо серьезнаго привоза сахарнаго песку, исключая самыхъ высшихъ сортовъ гаванскаго *florettes*, при существующихъ пошлинахъ, невозможно.

Кожи. Кожи принадлежатъ къ товарамъ, отпускъ которыхъ изъ Россіи можетъ нѣсколько пострадать отъ усиленія движенія по суэзскому каналу. Абиссинія, Аравія и въ особенности Остъ-Индія и Австралія представляютъ обширные рынки для покупки сырыхъ шкуръ и кожъ.

Какое значеніе имѣетъ даже въ настоящее время одинъ остъ-индскій отпускъ кожъ можно судить потому, что въ 1867 г. было привезено въ Англію

Сырыхъ кожъ:

	центнеровъ	средняя цѣна центнера ф.	ш.	п.
Изъ Мадраса .	12,320	3	12	2
» Бомбея . .	2,365	3	11	9

	центнеровъ	средняя цѣна центнера ф. ш. п.
Изъ Сингапура.	10,386	3 13 0
» Бенгала.	182,273	3 12 3
А изъ Россіи . .	11,933	3 9 4

Выдѣланныхъ кожъ:

	фунтовъ	цѣна фунта пен.
Изъ Мадраса	1.031,411	$11^3/_4$
» Бенгала	67,876	$11^3/_5$
» Австраліи	2.381,690	$9^1/_2$

По цѣнѣ своей кожи выдерживаютъ провозъ по каналу.

Соображая все вышесказанное о неудобствѣ плаванія подъ парусами по Красному морю, о недостаткѣ цѣнныхъ грузовъ изъ Россіи въ Индію, о дороговизнѣ азіатскихъ товаровъ къ намъ привозимыхъ, очевидно, что новый путь составитъ важную эпоху въ развитіи плаванія подъ парами, и въ настоящее время всѣ разсчеты русской торговли должны быть произведены единственно въ виду возможности отправлять товары по суэзскому каналу на пароходахъ. Потому въ заключеніе нашего очерка, мы обратимся теперь къ разсмотрѣнію вопроса, какое участіе русское паровое торговое мореплаваніе должно имѣть въ судоходствѣ по новому торговому пути и какое вліяніе можетъ оно имѣть на русскую торговлю во вновь открываемыхъ ей рынкахъ, а затѣмъ разсмотримъ и нѣкоторыя другія, крайне необходимыя мѣры для развитія торговли по новому пути.

1) *Пароходная линія изъ Чернаго моря на дальній востокъ.*

Кромѣ обыкновенныхъ коммерческихъ пароходовъ, опытъ послѣднихъ двадцати лѣтъ показалъ громадную пользу отъ устройства *срочнаго* плаванія почтовыхъ, пассажирскихъ и грузовыхъ пароходовъ, необыкновенно облегчающихъ быстрыя и правильныя торговыя сношенія различныхъ рынковъ. Но срочность, при всѣмъ извѣстныхъ эпохахъ застоя, которыя поражаютъ торговлю въ извѣстные мѣсяцы, а иногда и годы, ведетъ нерѣдко къ убыткамъ, по этому всѣ подобныя компаніи основаны при исключительно щедромъ пособіи правительства.

Англія, какъ мы выше видѣли, имѣетъ десятки подобныхъ компаній; Франція и Италія нѣсколько гарантированныхъ обществъ, Австрія, Голландія, Гамбургъ, Пруссія и Испанія по одному. Всѣ эти общества, имѣющія линіи по Средиземному морю, помышляютъ теперь воспользоваться суэзскимъ каналомъ для связи или распространенія своихъ пароходныхъ сношеній.

Такъ въ Нью-Іоркѣ обширная компанія, Mediterranean and Oriental Steam Navigation Company, располагающая капиталомъ въ 150 мил. фр., устанавливаетъ прямое сообщеніе съ Индіей и Китаемъ черезъ Суэзъ. Въ Англіи многочисленные арматоры строятъ и передѣлываютъ обширные пароходы, удлиняя ихъ на 10, 20, 30 и 40 метровъ для болѣе выгоднаго плаванія по каналу; Messageries Impériales удлинили также съ тою же цѣлью свои пароходы, потому что одно изъ условій побѣды пара надъ парусами состоитъ въ увеличеніи длины судна, не вредя его скорости и не уменьшая водоизмѣщенія; австрійскій «Ллойдъ» готовится открыть прямое сообщеніе съ Бомбеемъ и предлагаетъ всѣмъ фабрикантамъ безплатный провозъ образцовъ ихъ товаровъ для ознакомленія потребителей на дальнемъ Востокѣ; итальянское правительство вызываетъ арматоровъ, желающихъ воспользоваться египетскимъ босфоромъ, и компанія Rubattino выстроила уже 4 парохода въ 1,500 тоннъ для плаванія въ Индію; Испанія желаетъ устроить прямое пароходное сообщеніе между Барселоною и богатыми Филиппинскими островами; Португалія помышляетъ сдѣлать тоже для торговли Лиссабона съ Гоа и др. португальскими колоніями въ Индіи; La Compagnie Marseillaise destransports maritimes à vapeur послала уже свои большіе пароходы срочными рейсами въ Бомбей; голландское правительство хлопочетъ объ устройствѣ пароваго сообщенія Голландіи по Средиземному морю и каналу съ богатѣйшими колоніями азіатскаго архипелага, и въ Амстердамѣ подъ предсѣдательствомъ наслѣднаго принца образовалось уже для того обширное общество. Всѣ народы, однимъ словомъ, спѣшатъ воспользоваться новымъ путемъ, потому что конкуренція понизила чрезвычайно фрахты по Средиземному морю и уменьшила выгоды судоходства въ этомъ басейнѣ.

Поэтому и мы считаемъ распространеніе дѣйствій какого либо русскаго пароходнаго общества на новый районъ, открываемый для торговли Россіи, совершенно необходимымъ. Такъ какъ для этого полезно общество обширное и вполнѣ устроенное, то въ Россіи единственнымъ до сихъ поръ предпріятіемъ въ этомъ родѣ является Русское Общество Пароходства и Торговли, которое наивыгоднѣйшимъ для правительства и торговли образомъ можетъ исполнить, по нашему мнѣнію, и задачу представленную теперь суэзскимъ каналомъ.

Русское Общество Параходства и Торговли, открывшее свои дѣйствія въ 1857 году, имѣетъ уже въ настоящее время срочное морское пароходное сообщеніе Одессы съ Николаевымъ, Херсономъ, крымскими, азовскими и кавказскими портами, Константинополемъ, дунайскими, анатолійскими, малоазіатскими и сирійскими портами и Александріей, пароходство по Днѣстровскому лиману, Керченскому проливу, Дону, Днѣпру, Бугу, Кубани и Ріону, несрочное морское плаваніе въ Тріестъ, Марсель, Гавръ, Антверпенъ, Лондонъ и др. порта. Кромѣ того общество имѣетъ въ пособіе для своихъ цѣлей въ Севастополѣ обширное адмиралтейство и механическое заведеніе, а на р. Грушевкѣ громадный антрацитовый рудникъ, доставляющій ему по дешевой цѣнѣ необходимое для пароходовъ топливо, которымъ общество снабжаетъ и наши южныя желѣзныя дороги.

Для своего плаванія общество располагаетъ теперь флотомъ изъ 69 пароходовъ, сложностью въ 15,100 дѣйствительныхъ паровыхъ силъ и подымающихъ 67,677 тоннъ груза, изъ 38 баржъ и многихъ мелкихъ судовъ. Лучшіе пароходы общества имѣютъ уже размѣры отъ 3,000 до 3,600 тонъ, т. е. приближаются къ размѣру самыхъ большихъ пароходовъ, плавающихъ по океану. Въ 1869 г. Русское Общество перевезло 21.227,249 пудовъ груза и 430,229 пассажировъ; между тѣмъ въ 1858 году только 4.069,651 пуд. грузовъ и 123,593 пассажировъ; и операціи и флотъ общества постоянно возрастаютъ. Вообще общество служитъ теперь единственнымъ серьезнымъ представителемъ русскаго флота въ нашихъ южныхъ моряхъ.

Доходы общества были въ 1869 году.

	рублей
Отъ фрахтовъ за грузъ	3.009,673
» пассажировъ	1.149,061
Прочіе	416,418
Пособія отъ правительства	1.705,481
Итого	6.280,636
Но исключая расходъ въ	3.558,806
и погашеніе имущества »	446,885

Чистый доходъ общества равнялся 2.274,944, а безъ пособія отъ правительства 569,462 руб., что составляетъ на складочный капиталъ общества въ 9 мил.л. руб. около 6%, если считать акціи по ихъ номинальной цѣнѣ и около 3% по ихъ настоящей биржевой стоимости; при этомъ 1869 годъ былъ еще замѣчательно благопріятный.

Изъ этого разсчета видно, какъ далеки отъ истины завѣренія тѣхъ органовъ печати, которые говорятъ о несправедливыхъ и безполезныхъ пожертвованіяхъ сдѣланныхъ для этого общества правительствомъ, о вредномъ вліяніи общества на русское судоходство и т. п.

Благодаря распорядительности новаго управленія и въ особенности Н. М. Чихачева, общество сдѣлало большіе успѣхи въ послѣднее время, хотя нельзя конечно отрицать, что далеко еще цѣль общества не достигнута и передъ нимъ лежитъ обширное поле дѣятельности. Хотя общество должно дѣлать ежегодно 400,000 морскихъ миль, а въ дѣйствительности же его пароходы проходятъ 800,000 миль; но и эта цифра невелика, сравнительно съ потребностью южнаго края. Какъ выгодно для насъ развитіе пароходства, видно изъ того разсчета что 60 большихъ грузовыхъ пароходовъ могутъ поднять въ теченіи года весь грузъ, представляемый отпускомъ Одессы, а это могло бы составить ежегодное сбереженіе для Россіи 20 милліоновъ руб. фрахтовыхъ и 4 милліона руб. страховыхъ расходовъ.

Для Русскаго Общества Пароходства и Торговли невыгодно теперь пассажирское движеніе и срочныя линіи галацкая и александрійская, а также зимнее движеніе по линіямъ крымской и

кавказской. Наиболѣе для себя выгоднымъ оно считаетъ движеніе по небольшой херсонской линіи и несрочной лондонской. Первое зависитъ оттого, что Херсонъ лишенъ теперь возможности отправлять товары прямо заграницу, а второе по обширности нашихъ торговыхъ связей съ Англіей, хотя общество встрѣчаетъ еще въ этомъ случаѣ конкуренцію частныхъ пароходовъ и цѣлаго флота парусныхъ судовъ.

Имѣя въ виду, что главная цѣль общества заключается въ развитіи торговли всего южнаго южно-русскаго прибрежья, нужно желать, чтобы Русское Общество Пароходства и Торговли поскорѣе открыло крайне необходимую прямую линію изъ Поти въ Одессу для развитія кавказской торговли, линію изъ Одессы въ Константинополь по западному берегу Чернаго моря; оно имѣетъ срочное сообщеніе съ Константинополемъ только разъ въ недѣлю и вовсе не имѣетъ срочнаго прямаго сообщенія Константинополя прямо съ азовскими портами. Къ числу этихъ линій, очевидно государственной важности, и по справедливости имѣющихъ право на пособіе государства, принадлежитъ и линія въ Остъ-Индію, о которой мы ниже скажемъ подробнѣе, линія эта установитъ и прямое сообщеніе съ Египтомъ, совершаемое теперь весьма кружнымъ путемъ.

Если общество не поспѣшитъ устройствомъ этой линіи, то весь суэзскій транзитъ, направляемый въ Россію, пойдетъ на Тріестъ, потому что весьма трудно будетъ частнымъ лицамъ конкурировать съ пароходами, гарантированнаго австрійскимъ правительствомъ, Ллойда. Устройство индѣйской линіи весьма важно и въ виду малой доходности линій желѣзныхъ дорогъ Одесско-Балтской и Кіево-Балтской, на послѣдней въ особенности по открытіи движенія по параллельному направленію по желѣзной дорогѣ изъ Харькова въ Кременчугъ. Поощреніемъ въ этомъ случаѣ пароходнаго общества, правительство уменьшитъ свои расходы и гарантіи по тремъ означеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. Замѣтимъ, что въ то время, когда такъ медленно подвигалась постройка Кіевско-Балтской дороги съ ея вѣтвью и кіевскаго моста, австрійскія газеты давно уже принесли извѣстіе, что уполномоченные русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ

сопровожденіи служащихъ при австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ южной и сѣверной, ѣздили въ Тріестъ и Флоренцію для заключенія контрактовъ, касательно тарифовъ, имѣющихъ цѣлью облегчить движеніе товаровъ между Россіей и Остъ-Индіей, т. е. другими словами на русскія деньги дать средство развиваться австрійскимъ и италіянскимъ портамъ, въ ущербъ нашимъ собственнымъ. По тѣмъ же извѣстіямъ Ллойдъ обязывается употребить два изъсвоихъ кораблей единственно для рейсовъ между Индіей и Тріестомъ. Желѣзныя дороги согласились на то, что всѣ товары, идущіе изъ Индіи чрезъ Тріестъ прямо въ Петербургъ, были бы безъ посредства коммиссіонера сдаваемы на желѣзныя дороги, такъ какъ за фрахтъ для всякого рода товаровъ слѣдуетъ принять существующій спеціальный тарифъ 133 франка за тонну.

Тарифъ между Тріестомъ и индѣйскими станціями будетъ составлять плату отъ $6^1/_2$ до 9 фунтовъ стерлинговъ за тонну въ 20 центнеровъ, или въ 40 англійскихъ кубическихъ футовъ; только за товары, отправляемые въ Багдадъ, тарифъ будетъ составлять $10^1/_4$ фунтовъ стерлинговъ. Послѣ устройства прямого судоходства, вышеприведенныя цифры будутъ уменьшены на 1 или на $1^1/_2$ фунта стерлинговъ.

Относительно направленія индѣйской линіи и расходовъ необходимыхъ для того со стороны Русскаго Общества Пароходства и Торговли, а равно и правительства, мы можемъ представить пока немногія соображенія.

Русское Общество Пароходства и Торговли, какъ компанія покровительствуемая правительствомъ, не должно руководиться однимъ коммерческимъ интересомъ, и поощрять такіе порты, отпускъ которыхъ не представляетъ ничего существеннаго для русской торговли или, тѣмъ болѣе, можетъ служить въ подрывъ нашей торговли, каковы напримѣръ Бассора въ Персидскомъ заливѣ или Куррачи въ Индіи; оно вообще должно не столько заботиться о количествѣ провезеннаго груза по новой линіи, сколько о распространеніи русской торговли въ Египтѣ, по берегамъ Краснаго моря и въ Остъ-Индіи. Для этого общество конечно готово будетъ принести сначала пожертвованія, чтобы

всячески распространить русскіе товары: это тѣмъ болѣе необходимо, что въ этихъ странахъ торговля находится въ рукахъ иностранцевъ, тамъ нѣтъ русскихъ фирмъ и агенты общества явятся естественно единственными представителями интересовъ русской торговли; потому выборъ этихъ лицъ долженъ конечно производиться съ крайнею осмотрительностью.

О размѣрѣ пожертвованій Общества Пароходства и Торговли для остъ-индской линіи можно судить приблизительно по слѣдующимъ разсчетамъ. Для линіи изъ Одессы въ Бомбей необходимы при разсчетѣ мѣсячныхъ рейсовъ 6 пароходовъ дѣйствующихъ и 1 запасный, цѣнностью каждый въ 340,000 р., одинъ докъ для очистки и починки пароходовъ въ Одессѣ или Севастополѣ, цѣнностью приблизительно въ 400,000 р.; слѣдовательно необходима затрата капитала въ 2.780,000 руб.

Для сравненія представляемъ свѣдѣнія о подобномъ же предпріятіи австрійскаго пароходнаго общества.

Въ *Neue Freie Presse* отъ 25 августа 1869 г., были помѣщены слѣдующія свѣдѣнія о бомбейской линіи, которую намѣрена была открыть компанія Ллойда съ 1 января 1870 г. между Тріестомъ и Бомбеемъ. Пароходы будутъ заходить въ Аденъ и если возможно современемъ завяжутъ сношенія съ Джеддой, гдѣ находится главный складъ кофе, потребляемаго въ большомъ количествѣ въ Германіи. Для отпуска по этому пути Австрія разсчитываетъ на свои хлопчатобумажныя, шелковыя и льняныя мануфактуры, стеклянныя и желѣзныя издѣлія, лѣсъ и муку.

Ллойдъ полагаетъ производить ежемѣсячные рейсы, для чего необходимо 3 парохода въ 1,200 тонн каждый. Весь переходъ изъ Тріеста въ Бомбей 4,471 морскихъ мили пароходъ можетъ сдѣлять въ 556 часовъ, для чего долженъ сжечь столько же тонн угля. Ежегодные расходы компанія исчисляетъ въ 1.190,000 флориновъ.

Доходы Ллойдъ исчисляетъ въ 425,000 флориновъ. При этомъ онъ полагаетъ еще фрахтъ для хлопка въ 5 фунт. стерл. за тонну, имѣя въ виду, что до сихъ поръ хлопокъ пароходами изъ Бомбея до Ливерпуля, считая расходы на египетскихъ желѣзныхъ дорогахъ, обходился отъ 6 до 9 фунт. стерл.

за тонну. При этомъ Ллойдъ считаетъ ничтожнымъ доходъ отъ прочихъ товаровъ, и количество пассажировъ вовсе не беретъ въ разсчетъ. Всего предполагаетъ онъ доставлять въ Тріестъ 7,200 тоннъ или 28,000 кипъ хлопка, цифра небольшая, имѣя въ виду, что потребленіе хлопка въ Австріи превосходитъ теперь 250,000 кипъ.

За подобную услугу Ллойдъ просилъ субсидіи по 4 гульдена серебромъ за милю, или 751,296 гульденовъ въ годъ.

Вопросъ о начертаніи своей новой срочной линіи чрезъ суэзскій каналъ Правленіе Русскаго Общества Пароходства и Торговли отложило до возвращенія командированнаго имъ спеціально съ этою цѣлью въ Индію агента общества въ Мессинѣ г. Барановскаго; но и по имѣющимся уже свѣдѣніямъ намъ кажется, что теперь уже можно заранѣе опредѣлить приблизительно направленіе русской пароходной линіи, держась строго принципа, что *русское покровительствуемое правительствомъ общество существуетъ для русскихъ интересовъ и русской торговли.*

Потому русскіе пароходы не могутъ на примѣръ за неимѣніемъ собственныхъ грузовъ брать напр. грузы манчестерскихъ мануфактуръ, которые говорятъ не трудно найти по 4 и 6 фунт. 10 шил. за тонну; потому что мануфактуры эти проникаютъ въ Среднюю Азію и составляютъ конкуренцію нашимъ мануфактурамъ, доставляемымъ туда съ такими издержками и безъ всякой гарантіи правительства. Дѣло другое англійскій каменный уголь онъ необходимъ до сихъ поръ одинаково какъ для англійскихъ, такъ и русскихъ пароходовъ.

Русскіе пароходы не должны посѣщать порты какъ Бассора или Куррачи, доставляющіе въ изобиліи предметы, представляющіе сильную конкуренцію нашему черноморскому отпуску: шерсть, льняное семя, сырыя кожи и пр.; иначе на русскія податныя деньги мы будемъ развивать и обогащать чужіе порты, создавать на иностранныхъ берегахъ намъ конкурентовъ и оставлять въ запустѣніи наши порты и безъ того малымъ уча-

стіемъ въ международной торговлѣ не твердо стоящіе на ногахъ и подвергающіеся безчисленнымъ превратностямъ.

Посѣщеніе портовъ какъ Калькутта, Коломбо, Пенангъ, Батавія не имѣетъ пока серьезнаго значенія для нашего пароходства по незначительности грузовъ; не представляя Русской торговлѣ какой либо конкуренціи, оно не будетъ и служить, строго говоря, ея существеннымъ интересамъ. Подобная линія не должна получать пособія правительства. О сравнительной важности азіатскихъ портовъ и значенія тамъ англійскихъ пароходовъ можно судить изъ отчетовъ *Messageries Impériales*. По этимъ документамъ видно, что для общества линія:

Въ Калькутту.	не выгодна
На остр. Маврикія . . .	» »
Въ Батавію	выгодна.
» Конгъ-Гонгъ. . . .	не выгодна
» Шанхай	улучшается
» Іокагаму	выгодна

Слѣдовательно болѣе чѣмъ на половину французское общество работаетъ въ убытокъ, и для поправленія дѣлъ ему указываютъ именно на открытіе линій въ Бомбей.

О весьма важной китайской линіи въ настоящее время должно замѣтить только, что она должна быть въ Шанхай, а оттуда въ Тянь-Дзинъ; потому что Шанхай служитъ важнѣйшимъ портомъ Китая, куда поступаютъ и чаи заготовляемые русскими въ Ханькоу. Линіей въ Тянь-Дзинъ, куда перевозятся теперь русскіе чаи изъ Шанхая, мы будемъ помогать нашей кяхтинской торговлѣ. Отъ Суэза до Шанхая русскіе пароходы могутъ заходить за углемъ (и случайно за грузами), въ Пойнтъ-де-Гелль, Пенангъ и Сингапуръ. Отъ Сингапура до Шанхая выборъ станціи, намъ кажется будетъ зависѣть отъ обстоятельствъ и едва ли не лучше всего остановиться на Манилѣ, не имѣющей срочныхъ сообщеній съ Европой, между тѣмъ какъ Сайгунъ и Гонгъ-Конгъ посѣщаются пароходами англійскихъ и французскихъ компаній.

Если дѣйствительно русскіе пароходы будутъ имѣть срочную линію въ китайскія воды, то подобно тому, какъ англичане и французы вводятъ въ число станцій даже свои второстепенныя колоніи, нужно будетъ желать, чтобы русская линія продолжилась современемъ до русскихъ портовъ Тихаго океана. На первый разъ хоть до Владивостока, который предлагаютъ теперь сдѣлать важнѣйшимъ портомъ богатаго Уссурійскаго края *).

Въ случаѣ устройства русской линіи, конечно, прійдется немедленно отмѣнить безпошлинный привозъ иностранныхъ товаровъ въ пріамурскій край, иначе никакая конкуренція для русскихъ купцевъ будетъ невозможна.

Безжизненныя теперь обширныя владѣнія наши, образующія области Приморскую, Амурскую и Забайкальскую съ Охотскимъ моремъ и островомъ Сахалиномъ, должны возродиться мѣрами правительства къ новой жизни, а вмѣстѣ съ тѣмъ почувствовать потребность срочнаго пароваго сообщенія съ Китаемъ, Японіей и, по всей вѣроятности, съ Америкой.

Если русскіе пароходы появятся на дальнемъ востокѣ и въ Красномъ морѣ, то могутъ смѣло разсчитывать на весьма выгодный 3-й классъ пассажировъ, потому что гуманное обращеніе русскихъ капитановъ и командъ быстро оцѣнивается необразованными азіатами, сравнительно съ англійскою грубостью и французскимъ нахальствомъ и педантизмомъ.

Въ настоящее время Русское Общество Пароходства и Торговли, по нашему мнѣнію, имѣетъ нѣкоторое право ходатайствовать о дарованіи ему необходимыхъ льготъ на установленіе срочной пароходной линіи изъ Бомбея въ черноморскіе и азовскіе порта.

Пароходы общества въ этомъ случаѣ будутъ брать въ Бомбеѣ грузъ хлопка и небольшую часть изъ доставляемыхъ туда по желѣзнымъ дорогамъ и каботажемъ грузовъ риса, кофе, индиго, пряностей, графита и пр., пассажировъ въ Аденъ и порты Краснаго моря и необходимую часть угля. Въ Аденѣ паро-

---

*) Объ Уссурійскомъ краѣ и его торговлѣ смотри интересную записку И. А. Носкова.

ходъ будетъ догружаться углемъ; затѣмъ, въ случаѣ серьезнаго пассажирскаго движенія, заходитъ въ Джедду, гдѣ брать небольшіе грузы кофе. Пройдя каналъ, взявъ грузы, приготовленные для него въ Египтѣ: хлопокъ, кофе, рисъ, чай, доставленный изъ Шанхая, слоновую кость, гумми и пр. и запасшись снова углемъ изъ собственныхъ складовъ, пароходъ пойдетъ въ Константинополь, гдѣ передастъ на пароходъ анатолійской линіи часть грузовъ, которые пойдутъ прямо на Кавказъ, и отправится въ Одессу, которая по всей вѣроятности сдѣлается главнымъ складомъ хлопка, идущаго въ Россію изъ Остъ-Индіи и Египта. Взявъ въ Одессѣ грузъ русскихъ товаровъ, направляемыхъ въ Индію: муку, соль, издѣлія и пр., пароходъ отправится въ Азовское море или въ настоящее время въ Керчь, гдѣ выгрузитъ на каботажныя суда остальную часть остъ-индскихъ и китайскихъ товаровъ и нагрузится антрацитомъ. По нѣкоторымъ соображеніямъ, въ виду близости къ Нижнему Новгороду, Таганрога можно надѣяться, что онъ сдѣлается складочнымъ мѣстомъ чаевъ, идущихъ въ Россію по суэзскому каналу

Нагруженный русскими товарами и преимущественно антрацитомъ, пароходъ пойдетъ затѣмъ прямо въ Константинополь, гдѣ одесскіе и анатолійскіе пароходы доставятъ ему магометанскихъ поклонниковъ, идущихъ изъ Россіи. Выгрузивъ въ Измаилѣ или Портъ Сандѣ часть груза, назначаемаго для Египта и Краснаго моря, и дополнивъ его углемъ, пароходъ можетъ коснуться Джедды, Адена и идти далѣе въ Бомбей.

Подобная линія, установивъ обоюдовыгодный обмѣнъ русскихъ сибирскихъ и остъ-индскихъ товаровъ, будетъ истиннымъ пособіемъ для русской торговли, въ особенности, если тарифы и фрахты ея будутъ благоразумно согласованы съ потребностями торговли, и соотвѣтственно съ ними будутъ измѣнены тарифы южныхъ желѣзныхъ дорогъ, дабы не дать Тріесту преимущества передъ Одессою и азовскими портами.

2) *Портовые и транзитные сборы.* Въ интересахъ торговли нужно заботиться о возможно большемъ сокращеніи различныхъ падающихъ на торговлю посторонніхъ налоговъ.

Въ настоящее время портовые сборы нѣсколько выше въ

Тріестѣ, нежели въ Одессѣ, какъ видно изъ слѣдующихъ свѣдѣній.

Пароходъ въ 665 тонн платитъ въ Тріестъ пошлинъ.

	флориновъ.	
ластовыхъ . . .	133	
лоцманскихъ . . .	34	91½
карантинныхъ. .	33	75
пенсіоннаго фонда	15	96
маячныхъ . . .	93	10
итого	310	22½

т. е. около 28 коп. съ тонны.

Парусное судно съ балластомъ въ Одессѣ платитъ

	руб.	коп.
ластовыхъ и якорныхъ 17 коп.		
съ ласта	25	50
маячныхъ.	7	15
судовая роль.	2	
декларація.	7	50
паспортъ	5	50
карантинное свидѣтельство. .	1	
разныхъ расходовъ	9	
итого	57	65

или 19½ коп. съ тонны.

Но пропорція эта измѣняется, если сообразить, что судно, идущее въ Одессу, должно уплатить въ Турціи:

Маячные сборы.

	паръ
По Дарданеллamъ и Босфору съ тонны	60
Въ Смирнѣ. . . . . » »	30
» прочихъ портахъ . . » »	20

Пароходъ «Чихачовъ» 2,100 тоннъ изъ Лондона въ Одессу уплачиваетъ напр. за рейсъ 109 руб. 60 коп., считая по 60

паръ (разница въ тонажѣ). Суда прочихъ государствъ платятъ по особой таксѣ.

Экспедиція пароходовъ.

Изъ Константинополя	въ	Россію	3 р.
»	»	Англію	12 »
»	»	Средиземное море	13 » 50 к.

Консульскія визы по особому тарифу (турецкая 1 руб.).

За проходъ Дарданеллъ по 5 руб. 37 коп. съ судна или парохода.

Въ Дарданеллахъ также за проходъ подъ крѣпостями взимается такъ называемый «Salamêté parassé» по 15 к. съ парохода

Въ послѣднее время за проходъ Босфора и Дарданеллъ почью установленъ сборъ по 75 піастровъ съ судовъ всѣхъ націй, а съ почтовыхъ пароходовъ по $32^1/_2$ піастра.

Въ настоящее время представители Англіи, Франціи и Австріи вошли уже съ ходатайствомъ къ турецкому правительству о пониженіи сборовъ при проходѣ Босфора и Дарданеллъ. За буксировку судна въ Босфорѣ и Дарданеллахъ берутъ въ каждомъ проливѣ по 10 турецкихъ лиръ съ судна.

Кромѣ того предполагалось взимать 5 руб. съ судна на содержаніе русскаго госпиталя въ Константинополѣ, но едва ли этотъ налогъ состоится.

При этомъ нужно еще имѣть въ виду, что русскіе берега освѣщены очень дурно и добавочный сборъ на содержаніе и устройство новыхъ маяковъ крайне необходимъ.

3) Улучшеніе Азовскаго моря.

Азовское море не вошло въ парижскій трактатъ. Поэтому мы имѣемъ теперь въ немъ пунктъ, который дозволяетъ разыграть принадлежащую намъ роль на югѣ Европы. Россіи нуженъ коммерческій флотъ, и мало по малу онъ можетъ образоваться въ Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ, въ устьяхъ Буга и Днѣпра, но лучше всего въ Азовскомъ морѣ. Торговый флотъ ни одной европейской націи не мыслимъ однако безъ того, что

бы надъ нимъ не стояло покровительство военнаго флота. Такъ какъ торговый флотъ не можетъ существовать, кромѣ того, безъ постояннаго подспорья, въ видѣ товара, подлежащаго отпуску и привозу, то и съ этой стороны Азовское море имѣетъ на своей сторонѣ огромные шансы, ибосъ открытіемъ суэзскаго канала подвозъ къ нему чая, индиго, хлопка, пряностей и проч., и отпускъ муки, каменнаго угля имѣютъ на своей сторонѣ всѣ условія постоянства.

Если Одесса и можетъ конкурировать съ азовскими портами въ томъ, что повернетъ на свою сторону часть привоза, для снабженія внутреннихъ нашихъ рынковъ товарами востока то объ этой конкуренціи не можетъ быть и рѣчи въ вопросѣ объ отпускѣ каменнаго угля, въ чемъ Азовское море должно современемъ первенствовать въ водахъ Леванта.

Но для удовлетворенія всѣхъ этихъ ожиданій необходимо, чтобы самое Азовское море было приведено въ порядокъ. Порты его мелководны и открыты, фрахты изъ нихъ высоки, сами они замерзаютъ на долгое время. Дабы парализировать хотя часть этихъ недостатковъ, существуетъ предположеніе объ устройствѣ одного общаго порта, съ самымъ глубокимъ рейдомъ, или лучше сказать, порта, для котораго все Азовское море, при помощи различныхъ приспособленій, послужило бы рейдомъ. Съ этою цѣлью проектировано проведеніе къ нему особой вѣтви желѣзной дороги, проектировано сооруженіе громаднаго молла; съ этою же цѣлью задумана цѣлая система желѣзныхъ дорогъ и укрѣпленныхъ мѣстностей. Лучше мѣсто для новаго порта близъ Маріуполя, мѣста тамъ для судовъ довольно и глубина вполнѣ достаточна. Съюга Азовское море прикроется керченскими укрѣпленіями 1 разряда, съ тыла Лазовско-Севастопольскою и Ѳеодосійскою желѣзными дорогами, а съ другой стороны линіями на Таганрогъ, Ростовъ и Новороссійскъ. При такой сѣти, море почти недоступно для чуждаго вторженія, и коммерческія суда найдутъ въ немъ всегда спокойную защиту и безопасную стоянку. Для усиленія торговаго значенія моря, кромѣ склада остъ-индскихъ и китайскихъ товаровъ въ Маріуполѣ, Азовская и Ростовско-Воронежская дороги откроютъ новые пу-

ти для сбыта произведеній юго-восточной полосы; г. Юзъ своею дорогою и канализація Сѣвернаго Донца, дадутъ новый путь для сбыта угля и желѣза. Перспектива громадная, и тѣмъ болѣе близкая, что выгодыцентральнаго порта и канализація Донца уже признаны заслуживающими вниманія со стороны правительства.

Въ азовскіе порты, по мелководію Керчъ-еникальскаго пролива, требующаго паузки судовъ, и многочисленнымъ неудобствамъ таганрогскаго и другихъ его портовъ, расходы по нагрузкѣ, выгрузкѣ товаровъ и страхованію, а также и фрахтъ гораздо значительнѣе теперь, нежели въ Одессѣи особенно въ Тріестѣ.

По словамъ г. Гагемейстера (Пет. Вѣд. № 83 1870 г.) среднимъ числомъ въ лѣтніе мѣсяцы цифры эти представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Одесса.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Фрахтъ съ тонны въ 5 четвертей . . . шил.	47		57
Нагрузка съ четверти . . . . коп.	30	45	75
Страхованіе . .	$1\frac{1}{2}\%$		4%

Потому къ числу мѣръ, крайне необходимыхъ для развитія торговли по суэзскому каналу, слѣдуетъ отнести и улучшеніе Керчъ-еникальскаго пролива и сооруженіе центральнаго глубокаго порта въ Азовскомъ морѣ.

Проектъ немедленнаго углубленія Керчъ-еникальскаго пролива, какъ слышно, принятъ уже правительствомъ и на осуществленіе его ассигновано около 600,000 руб. Углубленіе пролива до 18 футъ можетъ быть безъ особыхъ затрудненій исполнено въ три или въ четыре года.

Для устройства вышеупомянутаго центральнаго порта въ Азовскомъ морѣ, послѣ многолѣтнихъ изысканій извѣстнаго нашего гидрографа П. Е. Бѣлявскаго, правительство остановилось теперь на Бѣлосарайской косѣ въ 12 верстахъ отъ Маріуполя. Съ затратою трехъ или четырехъ милліоновъ рублей въ этомъ пунктѣ легко можно устроить вполнѣ безопасный портъ въ 18 или 20 футъ глубиною. 20 футовая глубина будетъ отъ него въ двухъ верстахъ, а не въ 25 верстахъ, какъ

въ Таганрогѣ. Особою вѣтвью на Маріуполь и Александровку, портъ этотъ можетъ удобно соединиться съ Харьковско-Азовскою желѣзною дорогою. Лежащія около Александровки и далѣе къ сѣверу обширныя залежи превосходнаго каменнаго угля могутъ доставить въ этотъ портъ, необходимое для обратнаго груза судовъ, идущихъ въ Индію, количество ископаемаго горючаго матеріала.

4) *Устройство складовъ и складочныхъ таможень.* Для облегченія привозителей остъ-индскихъ, египетскихъ и китайскихъ товаровъ, уплачивающихъ по большей части высокія фискальныя пошлины, таможенное вѣдомство должно озаботиться скорѣйшимъ устройствомъ центральныхъ складочныхъ таможень внутри Россіи. Устройство таковыхъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 17 февраля, въ Харьковѣ и Кіевѣ, вполнѣ соотвѣтствуетъ этой цѣли; товары не нуждаются теперь въ оплатѣ пошлинами въ портахъ, но, доставляемые въ самое мѣсто потребленія, будутъ лежать спокойно за небольшое вознагражденіе въ таможенныхъ пакгаузахъ, ожидая когда надежда на быструю перепродажу позволитъ купцу съ выгодою для себя очистить ихъ пошлиною.

5) *Нѣкоторыя измѣненія въ акцизныхъ постановленіяхъ.* Въ акцизныхъ положеніяхъ должны быть сдѣланы измѣненія, соотвѣтственныя указаннымъ нами выше, дабы облегчить русскому спирту и различнымъ издѣліямъ приготовляемымъ изъ него доступъ на востокъ и въ Остъ-Индію.

6) *Пересмотръ классификаціи товарныхъ тарифовъ желѣзныхъ дорогъ* Въ настоящее время, вслѣдствіе неокончанія полнаго соеденепія желѣзною дорогою Одессы съ Москвою и Петербургомъ, сухопутные провозы очень дороги и всякая срочная доставка была сопряжена съ большими затрудненіями. Зимою 1869 года сухопутные фрахты изъ Одессы были за пудъ товаровъ:

		руб.	коп.		руб.	коп.
Въ С.-Петербургъ . .	отъ	2		до	2	50
» Москву	»	1	80	»	2	20
» Харьковъ . . .	»		80	»		90
» Полтаву	»		55	»		60

		руб. коп.		руб. коп.
Въ Курскъ	отъ	85	до	90
» Кременчугъ. . .	»	40	»	45
» Кіевъ	»	60	»	70
» Бердичевъ . . .	»	55	»	65
» Смѣлу	»	40	»	45
» Кишиневъ . . .	»	30	»	40
» Новоселицу. . .	»	50	»	65
» Тифлисъ. . . .	»	1 20	»	1 45

Открытіе Кіево-Балтской желѣзной дороги и сооруженіе дорогъ Бердичевско-Брестской и Ростовско-Воронежской безъ сомнѣнія значительно удешевятъ провозы отъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей въ среднюю и сѣверную Россію; но для выгоднѣйшаго привлеченія торговли по суэзскому каналу необходимо тщательно пересмотрѣть всѣ товарные тарифы на южныхъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ и въ особенности сравнить ихъ съ тарифами прямаго товарнаго сообщенія, заключенными Главнымъ Обществомъ Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ съ австрійскими желѣзнодорожными компаніями.

На основаніи имѣющихся у насъ тарифовъ, мы можемъ вывести противорѣчія, существующія въ класификаціи. По этимъ тарифамъ, какъ извѣстно, взимается съ товаровъ 1 класса $^1/_{12}$ коп. съ пудоверсты, съ товаровъ 2 класса $^1/_{18}$ коп. съ пудоверсты и съ товаровъ 3 класса $^1/_{24}$ коп. съ пудоверсты.

На основаніи тарифовъ товары, могущіе идти къ намъ по суэзскому каналу, отнесены правленіями желѣзныхъ дорогъ:

	Главнаго Общест. Варш. д.	Курско Моск.	Курско. Кіевск.	Одесско-Балтской
	къ какому классу тарифа			
Аптек. матеріал. .	1	2	1	1
Бакалейныхъ тов. .	1	2	2	
Графитъ	1	2	2	
Гумми.	2	3	2	
Гуттаперча . . .	1	2	1	1
Дерево цѣнное . .	1	3	1	2
Земля японская. .	1	3		2

	Главнаго Обществ. Варш. д.	Курско Моск.	Курско. Кіевск.	Одесско-Балтской.
	къ какому классу тарифа.			
Индиго	1	1	1	1
Кофе	1	2	2	2
Москательные тов.	1 и 2	3	1	1
Мѣдь.	1	2	1	3
Олово	2	2	2	3
Пряности . . .	1		1	2
Рисъ	1	3	1	3
Саго	1	3	3	
Сандалъ	1	3	1 и 2	3
Семя	2	3	3	2
Слоновая кость .	1		1	1
Сѣра	2	3	2	2
Табакъ иностран.	1	2	1	1
Финики	1	2	1	
Хлопокъ . . .	2	2	1	
Чай	1	1	1	1
Чернильные орѣхи	1			2
Шелкъ	1	1	1	1

Одинъ взглядъ на эту таблицу указываетъ на путаницу, происходящую въ классификаціи нашихъ провозныхъ тарифовъ. Малоцѣнный товаръ, какъ рисъ, отнесенъ Главнымъ Обществомъ къ 1-му классу. Тарифъ для хлопка на Курско-Кіевской дорогѣ слишкомъ высокъ. При этомъ нужно имѣть въ виду, что, въ силу конвенціи, Главное Общество перевозитъ товары безъ перегрузки изъ Кенигсберга и Тріеста и вдвое и втрое дешевле тарифа; между тѣмъ по нашимъ южнымъ дорогамъ никакихъ конвенцій не существуетъ и товары принуждены перегружаться нѣсколько разъ, не говоря уже о задержкахъ и невообразимой путаницѣ, существующей у насъ на желѣзныхъ дорогахъ, въ особенности казенныхъ и вновь выстроенныхъ.

7) *Учрежденіе банковыхъ конторъ.*

Если желательно завести прямую торговлю Россіи съ Остъ-Индіей и Китаемъ, то необходимо имѣть въ виду, что оборотъ

этой торговли представляетъ сумму слишкомъ въ 60 мил. руб., которая должна быть уплачиваема съ обѣихъ сторонъ, въ видѣ монеты, векселей, переводовъ и проч. Если всю эту денежную операцію оставить въ рукахъ иностранныхъ банковъ и банкировъ, то едва ли всѣ выгоды отъ прямой суэзской торговли съ Россіейне перейдутъ въ руки иностранцевъ, да и самое положеніе нашихъ купцовъ будетъ крайне невыгодное и зависимое.

Потому, по нашему мнѣнію, необходимо, по примѣру французской *Comptoir d'escomptes*, учредить русскія банковыя конторы, на первый разъ, хоть въ Бомбеѣ и Шанхаѣ. Конечно лучше бы всего имѣть для этого конторы банковъ государственнаго, международнаго или какого либо изъновыхъ большихъ акціонерныхъ банковъ въ Петербургѣ.

Конторы государственнаго банка имѣютъ то преимущество, что этотъ банкъ завелъ уже конторы въ Одессѣ, Таганрогѣ, Харьковѣ, Нижнемъ, Москвѣ и другихъ городахъ, куда можетъ быть прямо направленъ товаръ изъ Египта, Остъ-Индіи и Китая.

8) *Подводный телеграфъ изъ Одессы въ Константинополь.* При развитіи торговыхъ сношеній южныхъ портовъ Россіи, настоящее кружное телеграфное сообщеніе съ Константинополемъ, Египтомъ и Остъ-Индіей сдѣлается недостаточнымъ. Потому мысль о прямой подводной телеграфной проволокѣ между Одессою и Константинополемъ, поднятая теперь въ Одессѣ представителями мѣстнаго купечества и поддержанная главной администраціей Новороссійскаго края, получаетъ значеніе серьезнаго предпріятія.

Для судоходства и пароходства Чернаго моря, телеграфъ этотъ будетъ не менѣе полезенъ, чѣмъ для торговли. Нечего и говорить, что подводное соединеніе Одессы съ Константинополемъ не представляетъ никакихъ техническихъ затрудненій.

Русское консульство въ Бомбеѣ. Для защиты русскихъ торговыхъ интересовъ въ Остъ-Индіи, для изученія пріемовъ мѣстной торговли и коммерческаго судопроизводства, для сообщенія свѣжихъ статистическихъ свѣдѣній, необходимо немедленное устройство русскаго консульства въ Бомбеѣ, съ возложеніемъ этой обязанности не на какого либо представителя ино-

страннаго купечества, или туземнаго купца, по наслышкѣ знающаго Россію, или молодаго чиновника, считающаго свою должность временною ссылкою и мечтающаго подписывать бумаги, гдѣ нибудь въ Европѣ. Для такого поста, если не найдется толковаго и энергическаго представителя изъ русскаго молодаго купечества, наиболѣе пригоднымъ можетъ быть морской офицеръ, основательно образованный и хорошо знающій англійскій языкъ. Консулъ на востокѣ весьма важная должность, и намъ нужно желать, чтобы лица, берущіяся занимать подобныя должности, были дѣйствительно достойными представителями могущества и значенія Россіи и считали бы за честь быть ревнивыми охранителями русскихъ интересовъ. Англійская дипломація является въ этомъ случаѣ недосягаемымъ пока примѣромъ для европейскихъ державъ.

О необходимости вообще имѣть русскихъ агентовъ на востокѣ мы можемъ привести слова *E. Sageret*, который, говоря о французской внѣшней торговлѣ, какъ бы подразумѣвалъ насъ, русскихъ «нантскіе негоціанты, замѣчаетъ онъ, жалуются на отсутствіе французскихъ торговыхъ домовъ въ Калькуттѣ, Бомбеѣ и Шанхаѣ, вслѣдствіе чего французское судно ожидаетъ фрахта иногда по цѣлымъ мѣсяцамъ, тогда какъ англійскія или нѣмецкія суда выгружаются и нагружаются нерѣдковъ восемь дней».

9) *Изслѣдованіе торговли дальняго востока.* Почти всѣ правительства послали послѣ открытія суэзскаго канала суда и отдѣльныхъ спеціалистовъ для изслѣдованія торговли въ Египтѣ, Остъ-Индіи, Китаѣ и Японіи.

При совершенномъ отсутствіи у насъ положительныхъ свѣдѣній по этой части и вообще маломъ знакомствѣ нашего коммерческаго сословія съ коммерческою географіею, торговыми обычаями, законодательствомъ, потребностями и проч. условіями торговли отдаленныхъ странъ было бы полезно командировать на счетъ правительства спеціалистовъ для изученія торговли дальняго востока, чтобы связать непосредственно торговлю нашихъ балтійскихъ и черноморскихъ портовъ съ портами Тихаго океана.

Нѣкоторые нѣмецкіе писатели рекомендуютъ для Австріи

учрежденіе большаго акціонернаго общества для торговли съ дальнимъ востокомъ при пособіи правительства, но для Россіи нѣтъ надобности въ подобномъ обществѣ. Торговля съ азіатами намъ дѣло знакомое, а существованіе хотя одпаго общества съ казенными пособіями сдѣлаетъ его сейчасъ же опаснымъ конкурентомъ для остальныхъ лицъ и обществъ, которые захотѣли бы за свой страхъ и рискъ начать торговыя дѣла на дальнемъ востокѣ. Мы не говоримъ конечно о случайныхъ и временныхъ пособіяхъ и облегченіяхъ отъ правительства, которыми можно будетъ воспользоваться въ извѣстной степени. Выгода ихъ для дѣла, новаго и стоящаго на ногахъ еще нетвердо, несомнѣнна.

Прежде всего въ этомъ случаѣ бросается въ глаза сбавка таможенныхъ пошлинъ съ товаровъ, привезенныхъ прямо изъ портовъ дальняго востока на кораблѣ подъ русскимъ флагомъ. Мы впрочемъ не беремъ на себя смѣлость рекомендовать это средство, не вполнѣ современное.

Таковы въ краткихъ чертахъ мѣры, которыми правительство, по нашему мнѣнію, можетъ пособить русской торговлѣ и мореплаванію по новому пути.

Но безъ сомнѣнія возлагать въ этомъ случаѣ всю тяжесть дѣла на одно правительство невозможно. Инпціатива должна принадлежать все таки русскому торговому и промышленному сословію.

Мы знаемъ, что есть пессимисты, которые утверждаютъ, что русское коммерческое сословіе не способно къ активной торговлѣ и потому останется равнодушно къ преимуществамъ и выгодамъ новаго пути.

Дѣйствительно, кто видѣлъ какъ руководятъ нашими дѣлами въ Архангельскѣ и Ригѣ англичане и нѣмцы, въ Одессѣ и Таганрогѣ греки и евреи; и какое скромное мѣсто занимаетъ не только тамъ, но и во многихъ еще портахъ, русское купечество, тотъ пожалуй согласится съ мнѣніемъ пессимистовъ.

Но кому извѣстны (а кому они неизвѣстны) громадные торговые обороты Москвы, кто знаетъ нижегородскую ярмарку, это великое международное торжище, кто оцѣнивалъ, какое

количество предпріимчивости, труда, энергіи и терпѣнія нужно, чтобы, среди всевозможныхъ препятствій физическихъ и нравственныхъ, двигать товары отъ Кяхты до Варшавы и отъ Астрахани до Петербурга, тотъ никакъ не усомнится въ дѣловой способности, искуствѣ и торговомъ тактѣ нашего коммерческаго сословія.

Азіатская торговля нашему купечеству хорошо извѣстна, а въ Египтѣ, Аравіи и Ость-Индіи мы будемъ въ этомъ случаѣ, такъ сказать, какъ бы у себя дома.

Мы не умаляли значенія новаго торговаго пути, не скрывали его невыгодъ и опасностей для нашей торговли, но не могли не высказать откровенно и благихъ послѣдствій суэзскаго канала. Нѣсколько разъ упоминали мы уже, что значеніе этого дѣла—въ будущемъ; но незначительность полученныхъ сразу результатовъ не должна никогда останавливать тѣхъ, кто надѣется по созрѣнію плода, получить обильную для себя жатву.

Общество для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, лично въ торговлѣ не заинтересованное, но соединяющее въ лицѣ своихъ членовъ представительство самыхъ разнообразныхъ экономическихъ интересовъ пространной Россіи, лучше всего можетъ оцѣнить будущее значеніе торговли по суэзскому каналу и разъяснить его русской коммерческой публикѣ.

По нашему мнѣнію, торговля по суэзскому каналу важнѣе всего для Россіи, какъ новый шагъ къ самостоятельному веденію торговыхъ дѣлъ и избавленію ея торговли отъ совершенно излишняго и часто разорительнаго посредничества иностранцевъ.

Русское купечество должно стремиться теперь наживать капиталы во всѣхъ частяхъ свѣта, дабы употребить ихъ затѣмъ на обогащеніе и развитіе родной страны, а не служить наоборотъ полемъ легкой наживы и широкой эксплуатаціи иностраннымъ аферистамъ, считающимъ Россію какъ бы обширной колоніей для западной Европы.

54/36

ГАУ СНПО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
г. Тюмень

8/10
30/VI